Deutschland : Euro 14,95 / Österreich : Euro 16,00 / Schweiz : CHF 29,90

Tankograd - Wehrmacht Special N° 4002

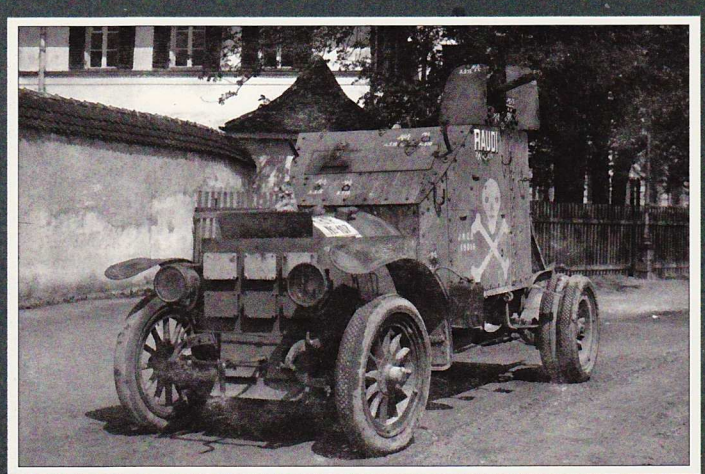
Deutsche Fahrzeugraritäten (2)

Kaiserreich / Reichswehr / Wehrmacht 1914 - 1945

German Military Vehicle Rarities (2)

Imperial Army, Reichswehr and Wehrmacht 1914 - 1945

Kompletter Deutscher Text !
Complete English Text !



Henry Hoppe

Tankograd Publishing - Verlag Jochen Vollert

Fotografiert am 06. Juni 1917 im belgischen Gent-Wondelgem, hat der, hier ganz in Leder gekleidete, Militärkraftfahrer Johann Becker gerade fabrikfrisch einen von über 2000 gebauten Horch-Lkw des 3 to-Subventionstyps übernommen. Das Fahrzeug trägt noch keine Zulassungsnummer oder sonstige Markierung, welche auf die übergeordnete Einheit schließen ließe.

Military truck-driver Johann Becker is shown here on this photograph, taken on 06 June 1917 in the Belgian city of Gent-Wondelgem, while taking over his factory-fresh Horch 3-ton subsidy truck. Of this type of the Horch more than 2,000 vehicles were built for the Imperial Army. The vehicle carries no markings or registration yet, which would make the unit identifiable.

(HH)

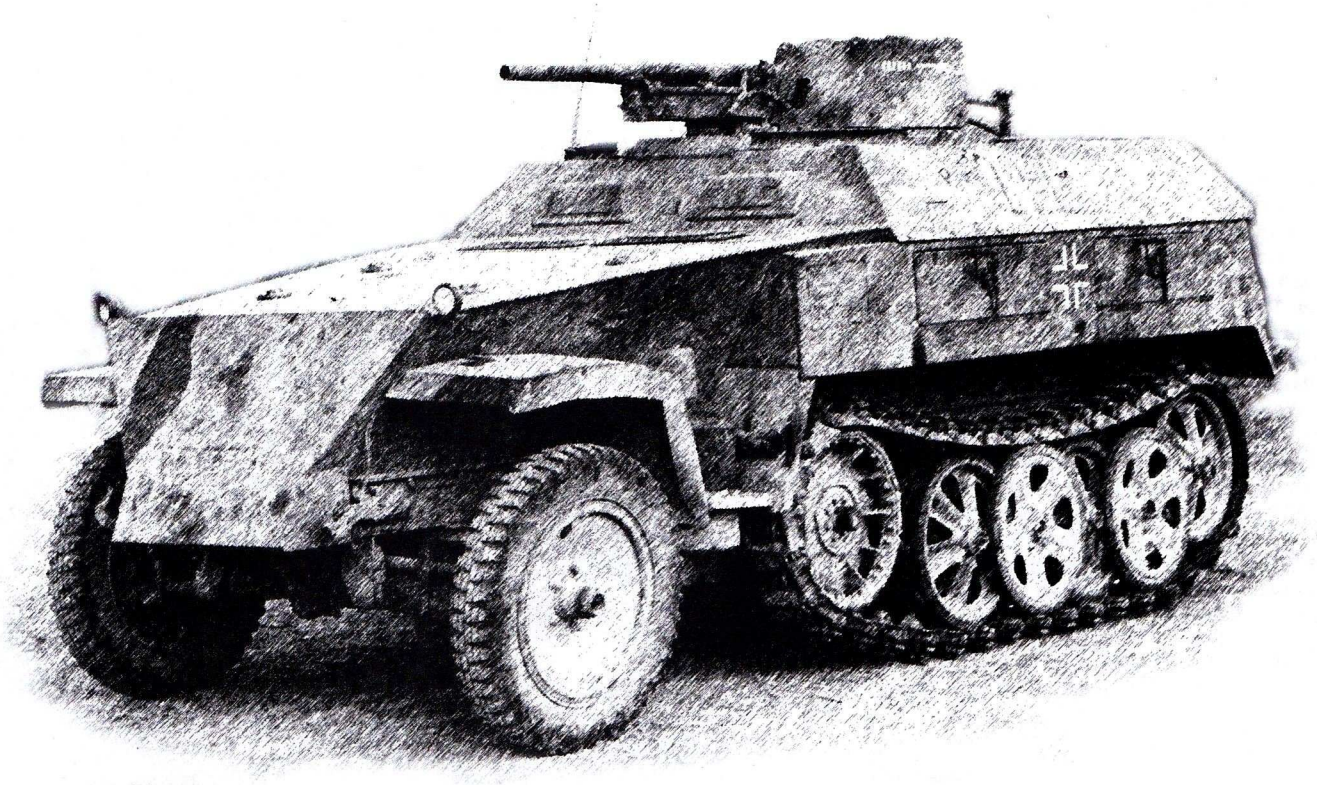
Tankograd - Wehrmacht Special N° 4002

Deutsche Fahrzeugraritäten (2)

Kaiserreich / Reichswehr / Wehrmacht 1914 - 1945

German Military Vehicle Rarities (2)

Imperial Army, Reichswehr and Wehrmacht 1914 - 1945



Henry Hoppe

Copyright Verlag Jochen Vollert - Tankograd Publishing 2004.
Alle Rechte vorbehalten. *All rights reserved.*
Keine Vervielfältigung, Nachdruck oder Fotokopie ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages.
No part of this publication may be copied or reproduced without prior written permission by the publisher.

Verlag Jochen Vollert - Tankograd Publishing
Wilhelmstr. 2 b, 91054 Erlangen, Germany

Vorwort / *Prologue*

Deutscher Text

Auch im zweiten Band unserer Reihe über Fahrzeuge der Deutschen Militärgeschichte 1914 - 1945 haben wir wieder interessante Motive und seltene Fahrzeuge für Sie zusammengestellt, die bisher in der Literatur nicht gezeigt wurden oder eher ein Schattendasein führten.
Es ist unser Ansinnen, den Fahrzeugenthusiasten unveröffentlichtes Bildmaterial vorzustellen und historische Fakten zu klären, aber auch Fragen aufzuwerfen. Auch mit dem Abstand eines halben Jahrhunderts zur Thematik tauchen immer wieder neue Fotodokumente oder Informationen auf, die bisher wenig oder gar nicht bekannt waren.
Wir hoffen, geneigter Leser, Ihr Interesse geweckt zu haben. Sollte sich noch weiterführendes Foto- oder Informationsmaterial zur Thematik im Besitz unserer Leser finden, würde es uns sehr freuen, wenn Sie sich an die Verlagsadresse auf Seite 01 dieser Ausgabe wenden.

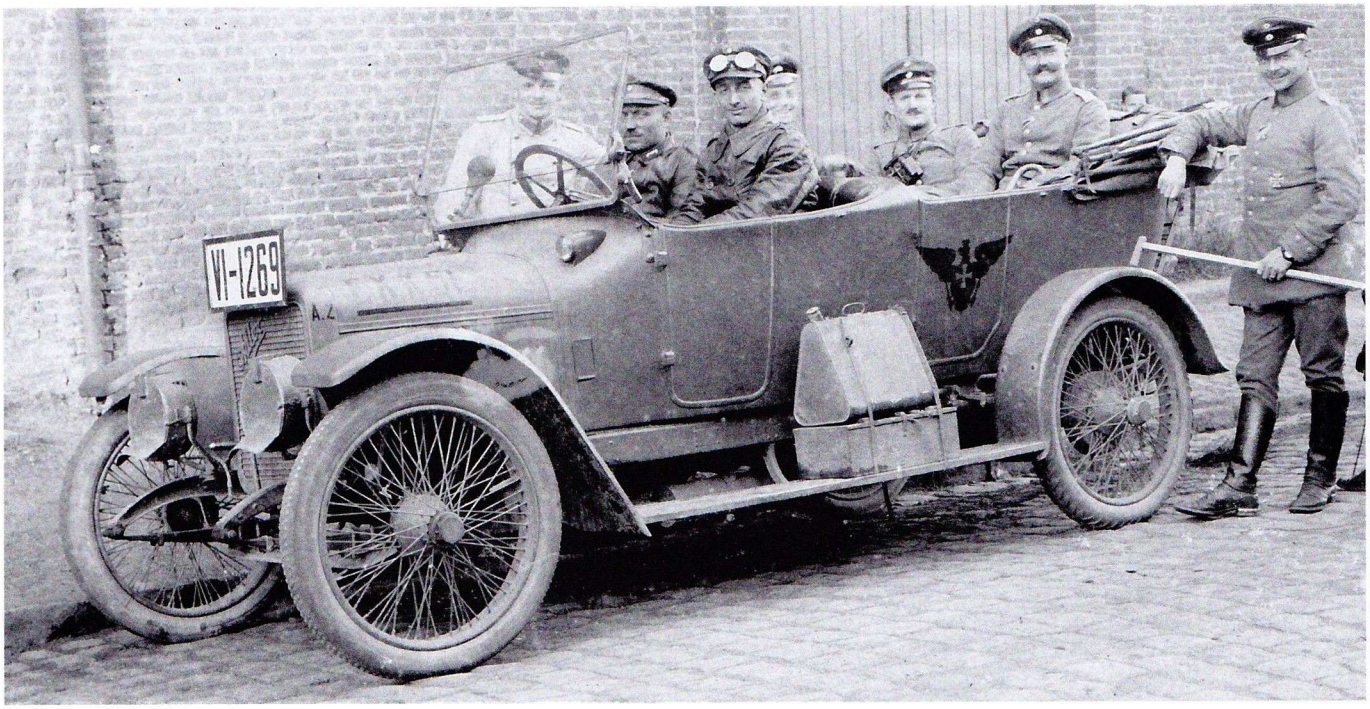
English Text

Welcome to the second issue in our series on vehicles of the German military history of 1914 - 1945. Again we have compiled interesting and rare photographs which hitherto have not been published and collected material on vehicles that did up to now not receive their deserved coverage.
It is our intention to grant the military-vehicle enthusiast access to these new photographs and new historical facts, but also to put forward questions. More than half a century has passed, still, much new information - both in photographical as well as in written form - can be gained.

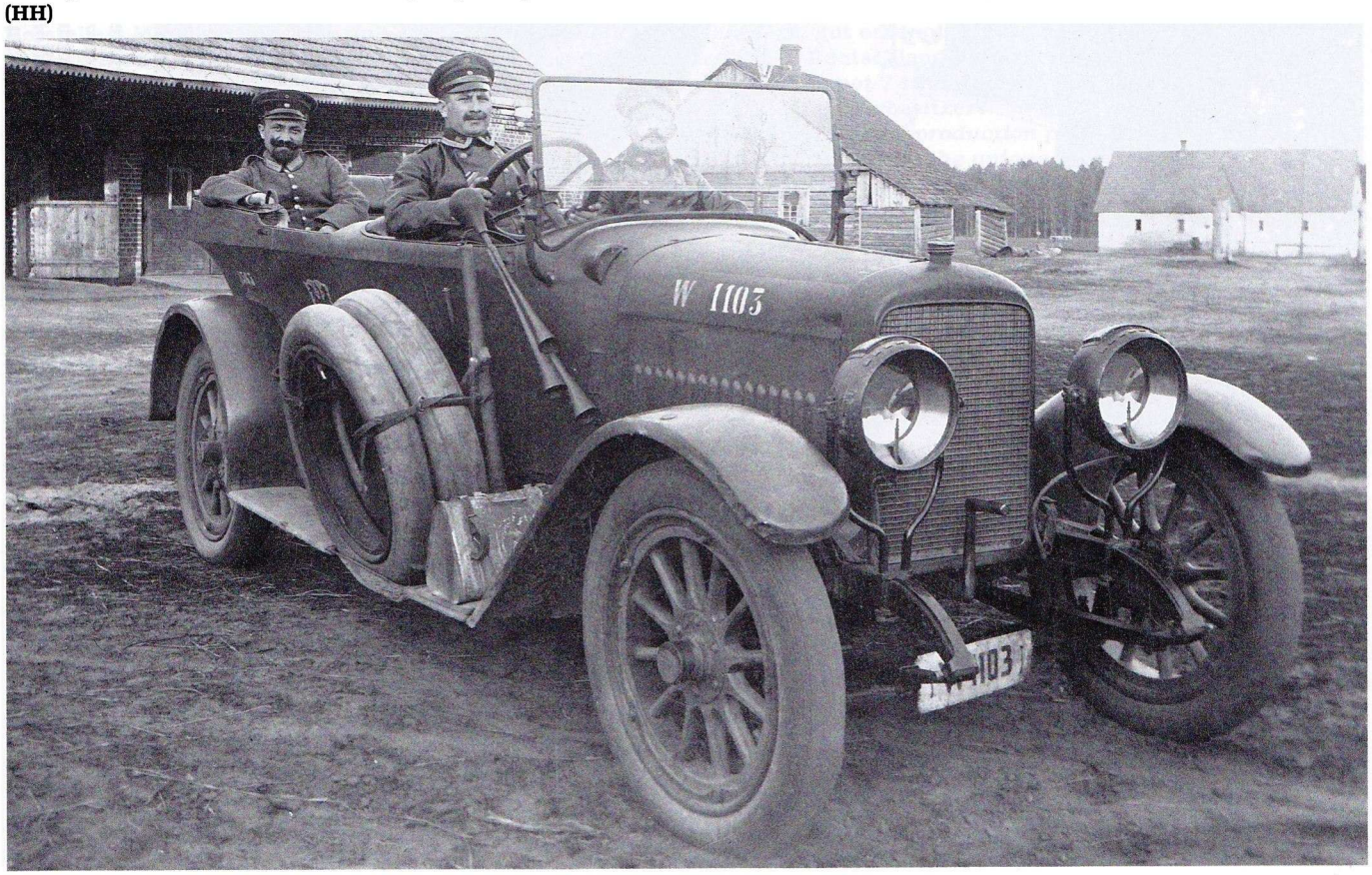
We hope to have raised or enlarged your interest by reading our publications on the subject. If our readers are in posession of further material to close gaps in the historical or technical perspective, we are looking forward to hearing from you at the publisher´s address as given on page 01 of this publication.

PKW der Kaiserlich Deutschen Armee 1914-18
Automobiles of the Imperial German Army 1914-18

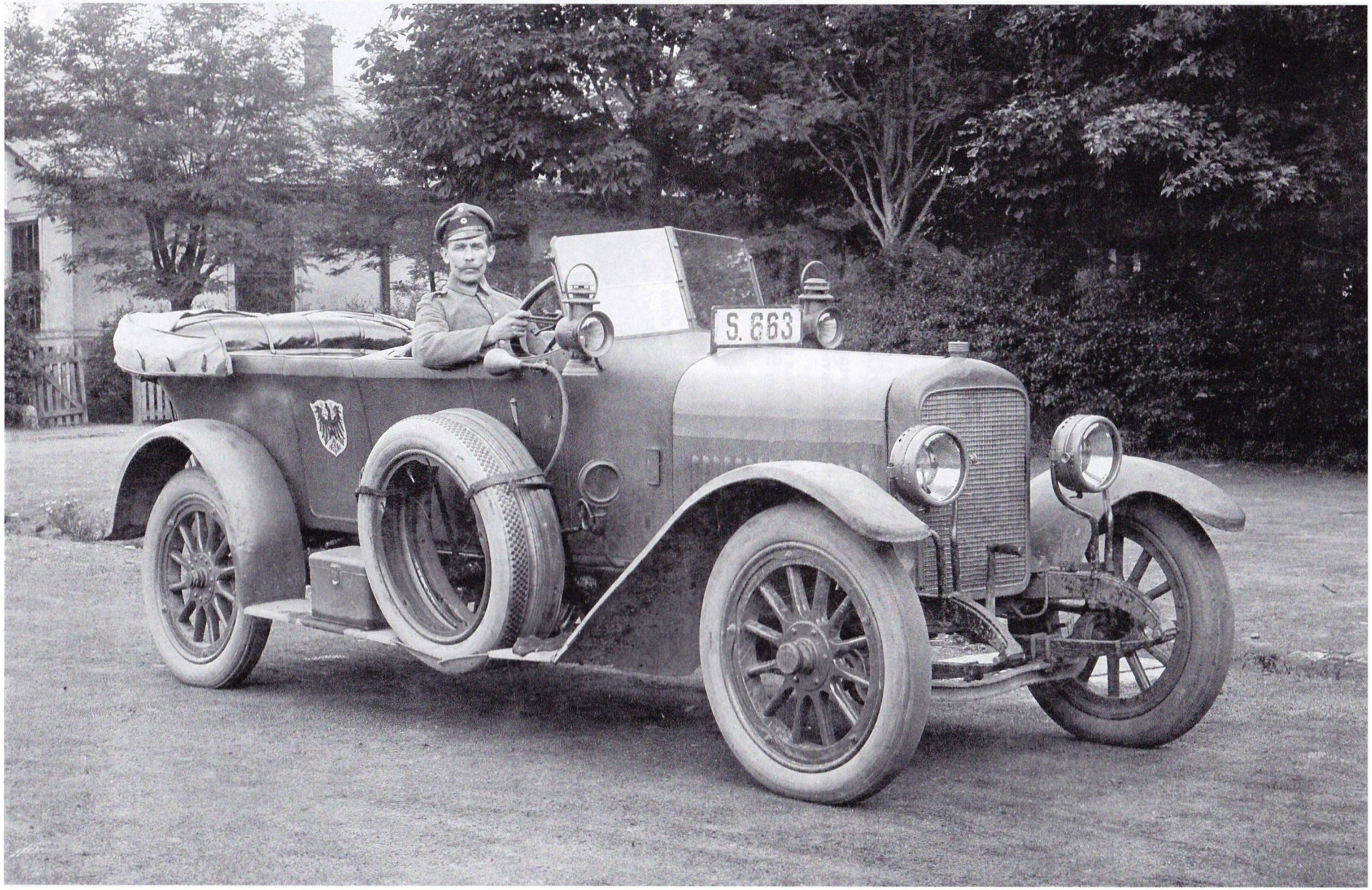
Die Firma Oryx aus Berlin-Reinickendorf, heute so gut wie vergessen, war seit 1909 ein eigenständig arbeitendes Tochterunternehmen der bekannten Dürkopp-Werke aus Bielefeld. Mit ihren, bis in die frühen 1920er Jahre produzierten, sportlichen Kleinwagen erwarb sich die Marke international einen guten Ruf und exportierte bis 1914 auch eine größere Anzahl ihrer Fahrzeuge ins Ausland. Schwerpunkte waren hier die Niederlande und England. Bemerkenswert dabei: der Oberbefehlshaber der britischen Truppen in Indien, Lord Kitchener, benutzte in Übersee einen Oryx als Dienstfahrzeug! Ganz so weit ist dieser zwischen 1913 und 1914 gebaute Oryx Typ G1 10/30 PS nicht gekommen. Versehen mit dem Militärkennzeichen V-523 des Wehrkreises V (Posen) fuhr er nur beim Kommandeur der Kraftfahrtruppen der 5. Armee in Frankreich.
***The automobile manufacturer Oryx from Berlin-Reineckendorf is nearly forgotten today. Since 1909 it had been an independent subsidiary company of the famous Dürkopp factory from Bielefeld. Oryx produced up to the earlry 1920s small sports cars for private owners and gained considerable international reputation for the excellence of their products. Up to 1914 a large number of their make also went into export, mainly to The Netherlands and England. A curios fact in connection with Oryx automobiles is that Lord Kitchener, senior commander of the British forces in India, used an automobile of this manufacturer as his personal staff car!
The Oryx G1 10/30 hp illustrated here was not used in such a distant location. Marked with the military registration V-523 of the Posen Wehrkreis V military district it was used by the commander of the mototrized forces of the German 5th Army in France.***
(HH)



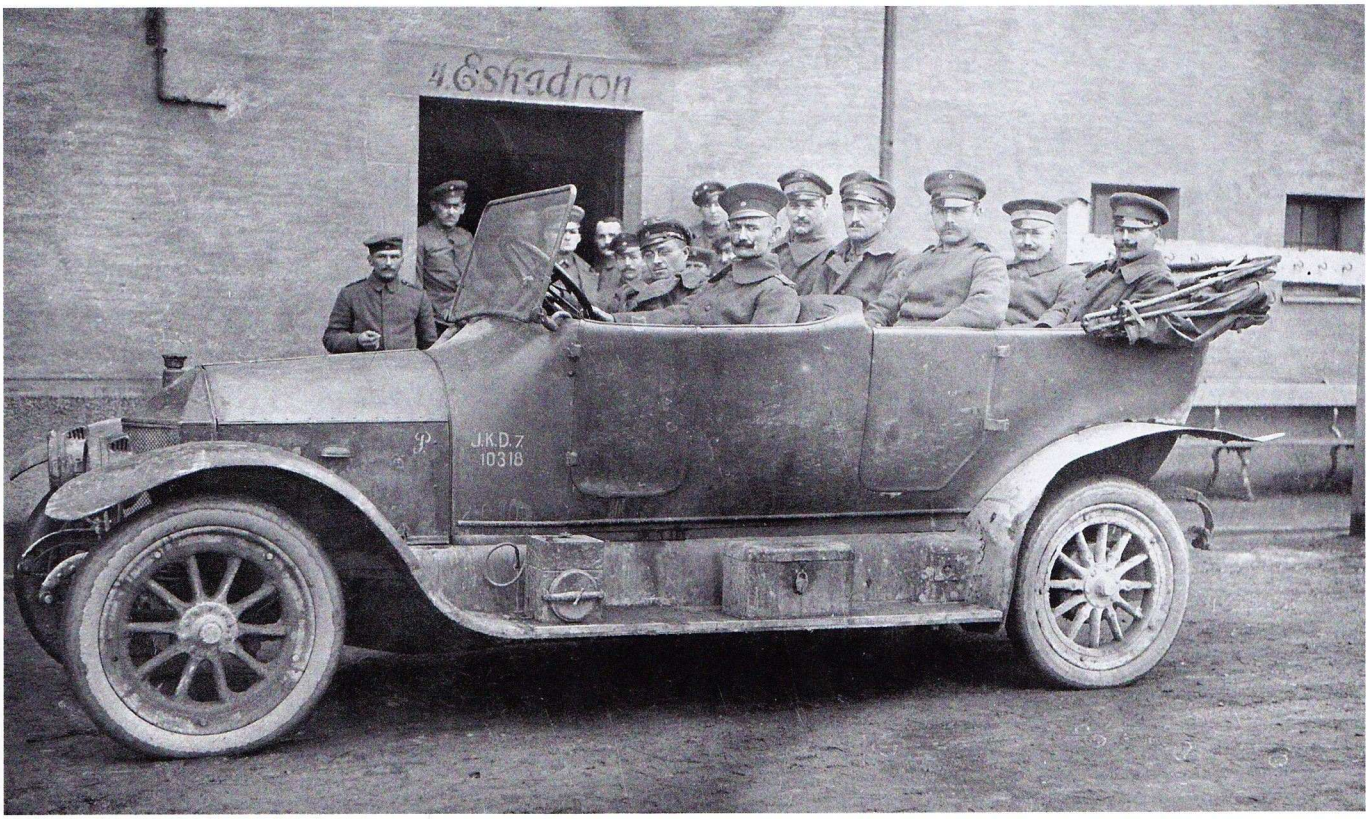
Ein Adler Typ KL 8/22 PS, gebaut zwischen 1912 und 1914, als Doppel-Phaeton mit Rudge-Drahtspeichenfelgen. Der Wagen gehörte zur Etappen-Kraftfahr-Kolonne 51, die von einer Landwehr-Division aus dem Wehrkreis VI (Breslau) gebildet wurde.
Adler KL 8/22 hp, built between 1912 and 1914 seen here as Double-Phaeton with Rudge spoked rims. The automobile belonged to the rear-echelon motor group 51 of the Landwehr Division from the military district of Breslau.
(HH)



Obwohl Adler 1914 gut 20% aller vorhandenen Pkw in Deutschland stellte, ist die Literaturlage über diese Zeit dürftig. Dieser Adler, vermutlich ein 15/40 PS mit 3500 mm Radstand, gebaut zwischen 1913 und 1914, war ein requiriertes Zivilfahrzeug. Das Kennzeichen W 1103 deutet auf die Herkunft aus den Landkreis Waldeck.
Despite the fact, that the manufacturer Adler built 20% of all automobiles in use in Germany by 1914, the background information is rather scarce. This Adler, presumably a 15/40 hp with a 3,500mm wheelbase and built between 1913 and 1914 is an impressed civilian vehicle. The registration W 1103 denotes its origin in the Waldeck county. **(JV)**

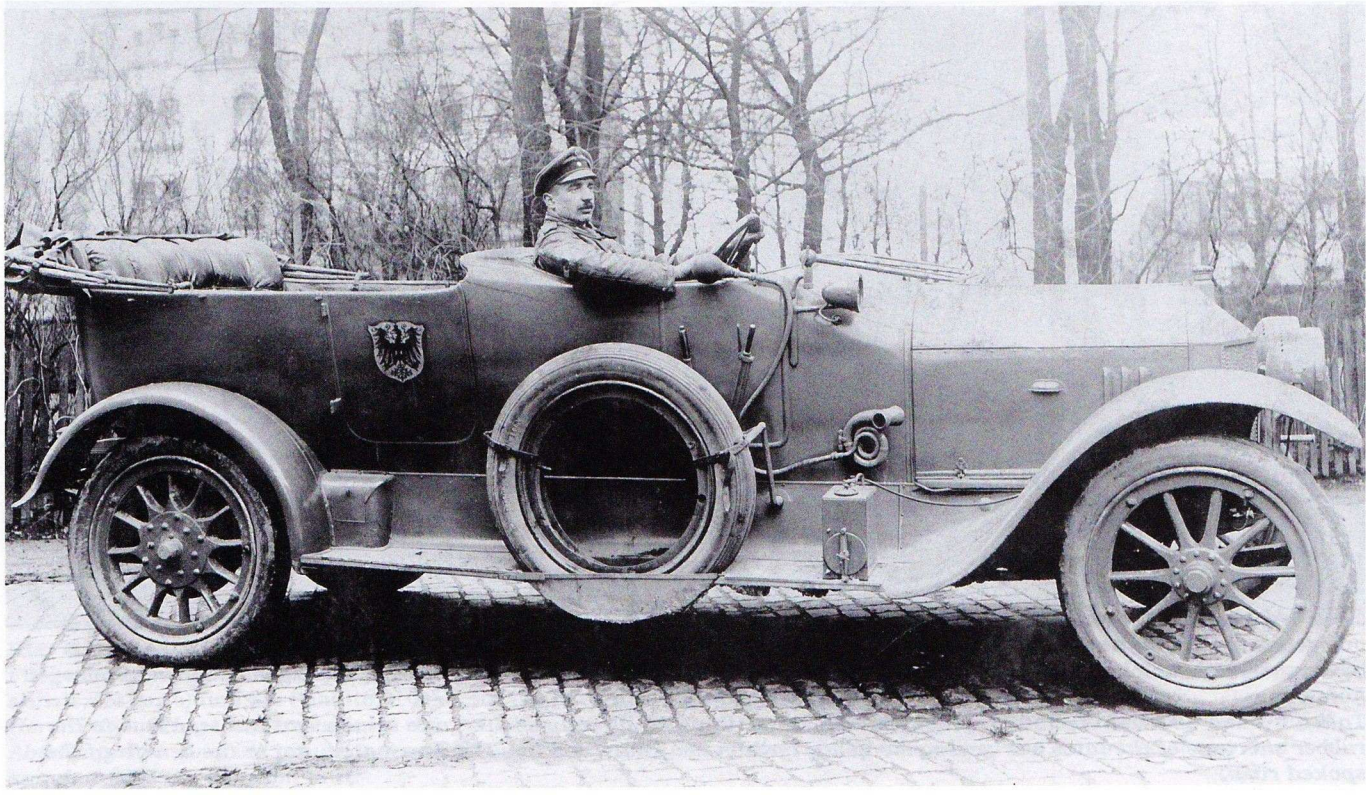


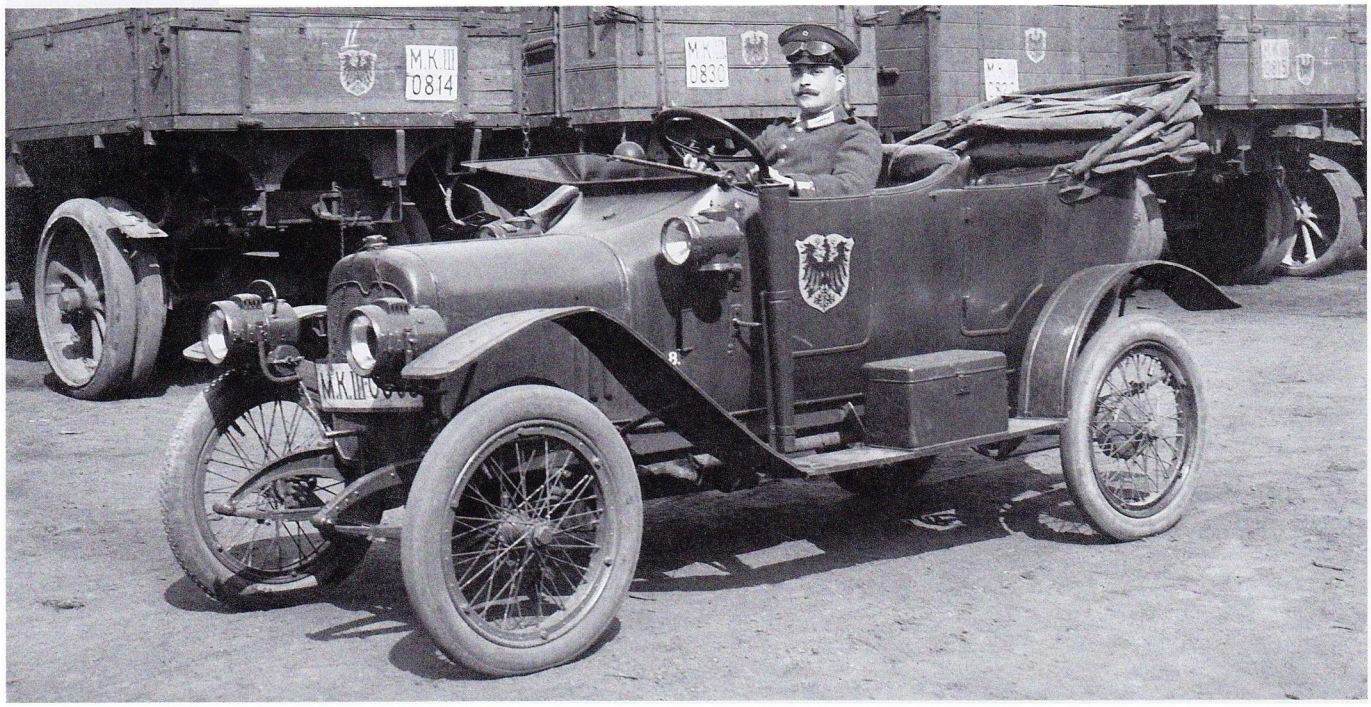
Auch dieser schöne Adler-Doppel-Phaeton konnte mangels zuverlässiger Unterlagen nicht eindeutig bestimmt werden. Es scheint sich, wenn auch mit geringfügigen Detailunterschieden, um einen Wagen des gleichen Typs zu handeln, wie er schon auf der vorgehenden Seite gezeigt wurde. Das Kennzeichen S.663 belegt, dass es sich um ein eingezogenes Zivilfahrzeug aus der thüringischen Stadt Apolda im damaligen Großherzogtum Sachsen handelt.
Again an amazing Adler Double Phaeton. Lacking sources deny any definite identification, yet. It is, however, externally similar to the Adler on the previous page. The registration S. 663 proofs that the vehicle formerly belonged to a private owner from the Thuringian city of Apolda. **(HH)**



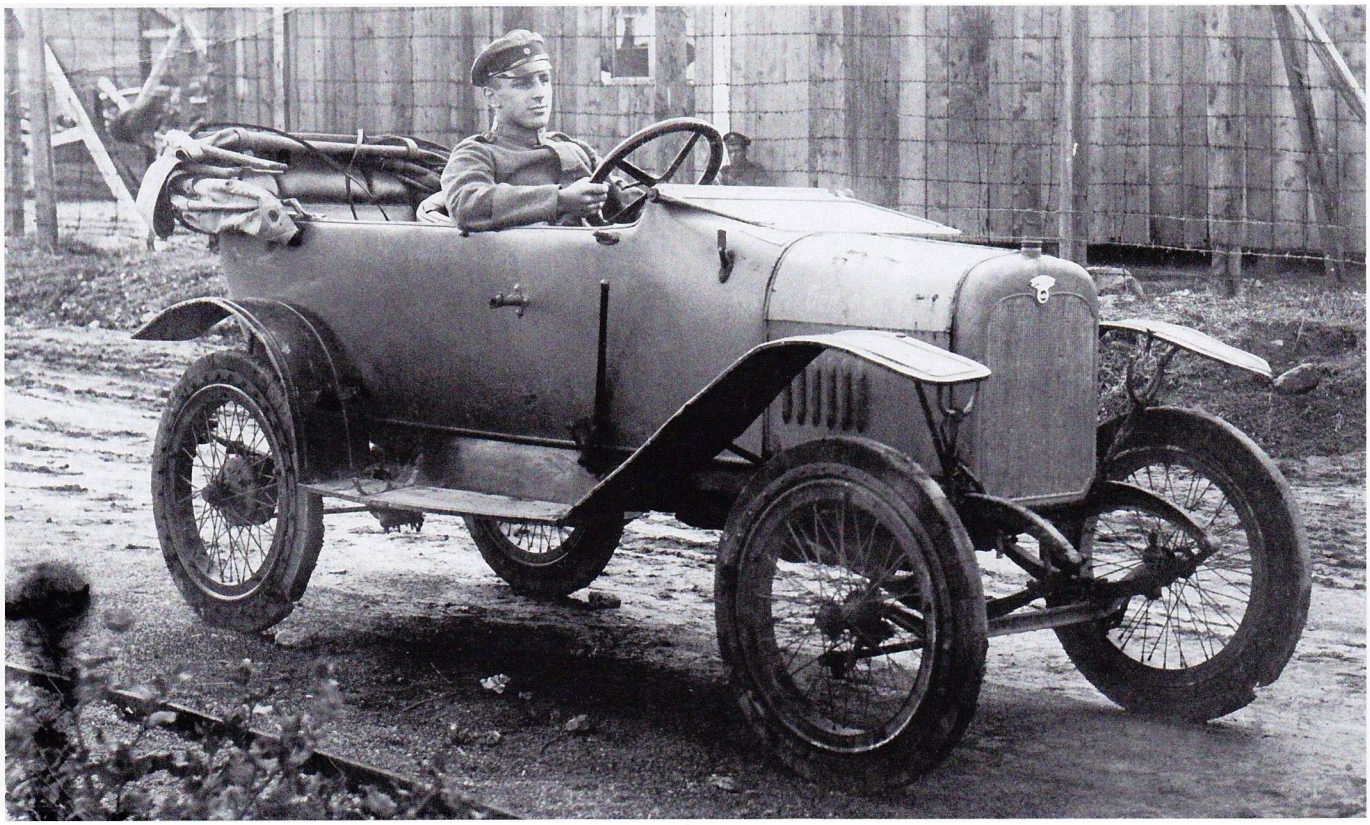
Die Fahrzeuge der Berliner Marke Bergmann-Métallurgique basierten auf den Lizenzen und Zulieferteilen des belgischen Herstellers Métallurgique und sind an ihrer ungewöhnlichen Kühlerform gut erkennbar. Seit 1913 entstand mit dem hier vorgestellten Typ 14/40 PS eine Baureihe, die mittels ausschließlich in Deutschland produzierter Bauteile hergestellt wurde. Das oben gezeigte Fahrzeug gehörte zum Immobilen Kraftwagen Depot 7 in Untertürkheim. Beachte das „P" an der Motorhaube, vermutlich ein Markierungs-Rest aus der Zeit beim zivilen Vorbesitzer?

The automobiles of Bergmann-Métallurgique from Berlin were based on licenced-production parts and spare-parts of the Belgian manufacturer Métallurgique. Vehicles of this type are easy to identify by the unique shape of the radiator. The 14/40 hp series illustrated here has been built from 1913 and based on parts made in Germany only. This particular 14/40 hp belonged to the immobile motor vehicle pool 7 in Untertürkheim. Note the "P" marking on the hood, possibly a left-over from its former civilian use. **(HH)**

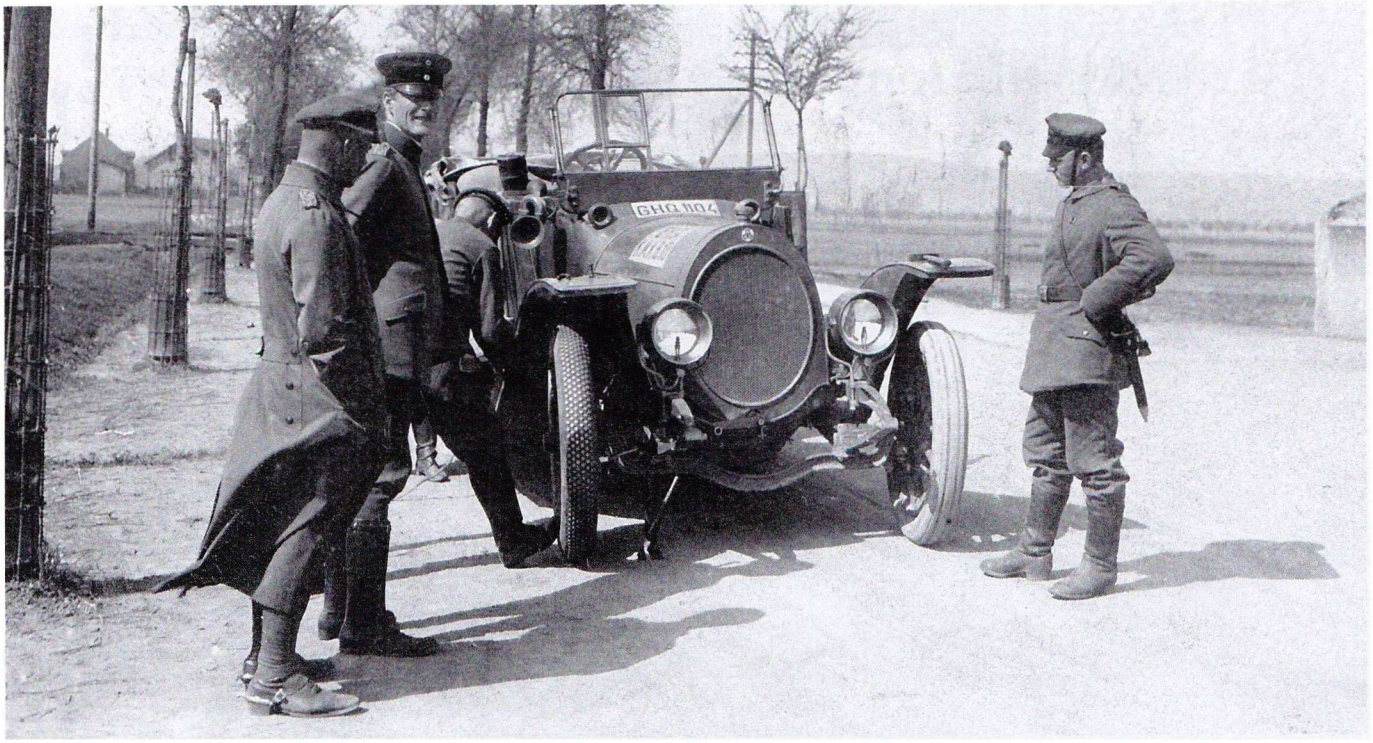




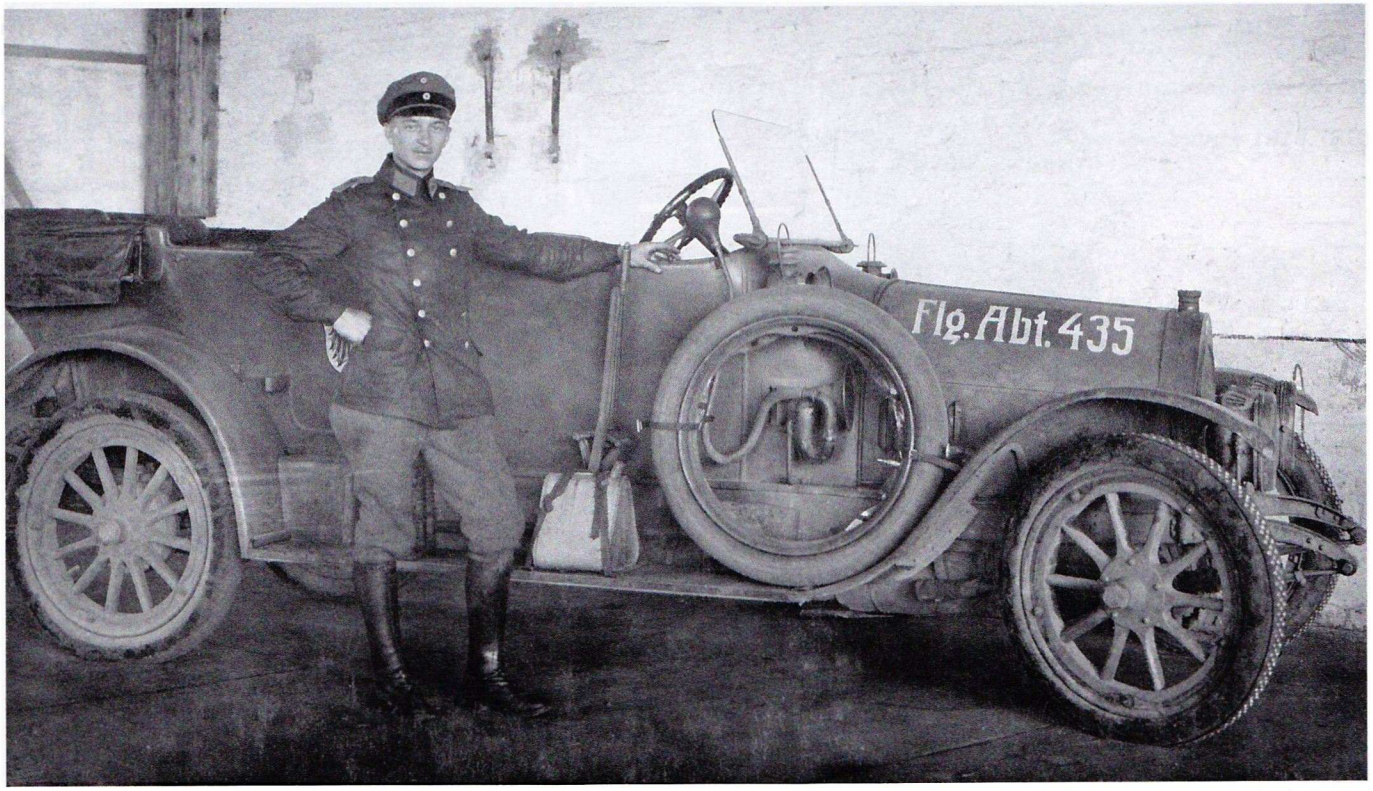
Die erkennbaren Überführungskennzeichen weisen auf das Immobile Kraftwagen Depot 8 in Berlin als Halter. Auch an der Seite des frisch übernommenen Wanderer 5/12 PS Typ W2 von 1914 ist die „8" erkennbar. Dieser zweisitzige Typ verfügte nur links über Türen.
The recognisable transition markings denote the vehicle as part of the immobile motorized-vehicle depot 8 in Berlin. The side of the Wanderer 5/12 hp type W2 of 1914 also shows the "8". This two-seater had doors only on the left side.
(JV)



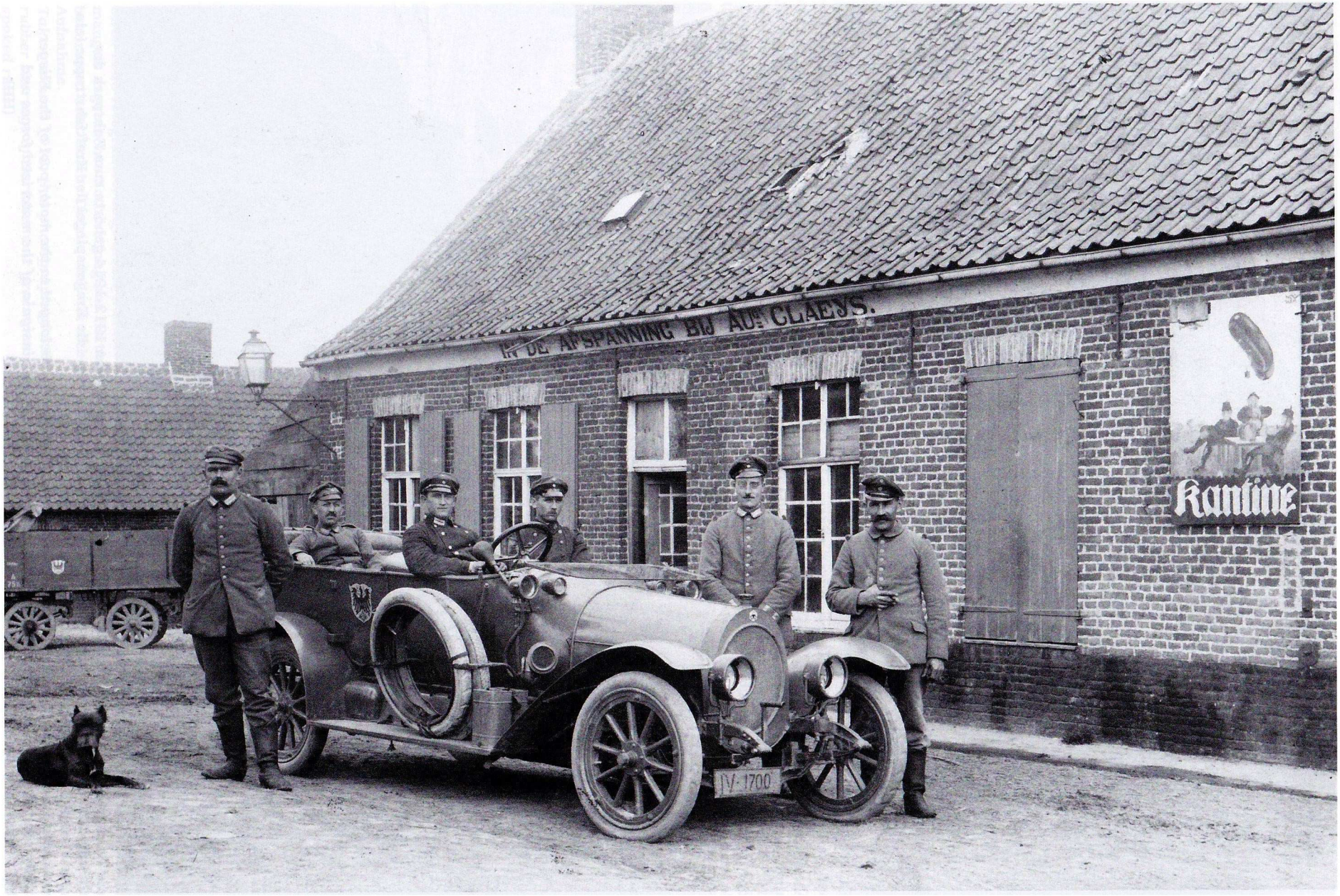
Circa 1918 fotografiert, zeigt dieser Wanderer 5/12 PS Typ W3 schon erhebliche Gebrauchsspuren. Die wegen Gummimangels angebrachte Notbereifung aus Hartholz-Klötzen dürfte den filigranen Drahtspeichen-Felgen nicht sehr gut bekommen sein. Solche Details sind ein sicheres Indiz für den schon weit fortgeschrittenen Krieg zum Zeitpunkt der Aufnahme.
Taken around 1918, this photograph of a Wanderer 5/12 hp W3 already shows quite some wear and tear. Due to the rubber shortage of the later war years emergency-tyres made from wood have been mounted, not to the benefit of the spoked rims. **(HH)**



Das Foto entstand nahe Metz: Zwangshalt eines NAG Typ K2 6/18 PS wegen Reifenschaden. Der Wagen gehörte zum Großen Hauptquartier der deutschen Armee. Rätselhaft bleibt jedoch der unter dem Kürzel „GHQ" angebrachte Zusatz „K.M.K. 810". Könnte es „Kaiserlicher Militär Kraftwagen 810" bedeuten?
This photograph has been taken near the city of Metz. A NAG type K2 6/18 hp was forced to a halt by a flat tyre. The automobile belonged to the Grand Headquarters of the Imperial German Army. The marking "K.M.K 810" visible below the "GHQ" insignia remains unclear. Possibly "Kaiserlicher Militär Kraftwagen 810 - Imperial Military Motor Vehicle 810" ? **(HH)**

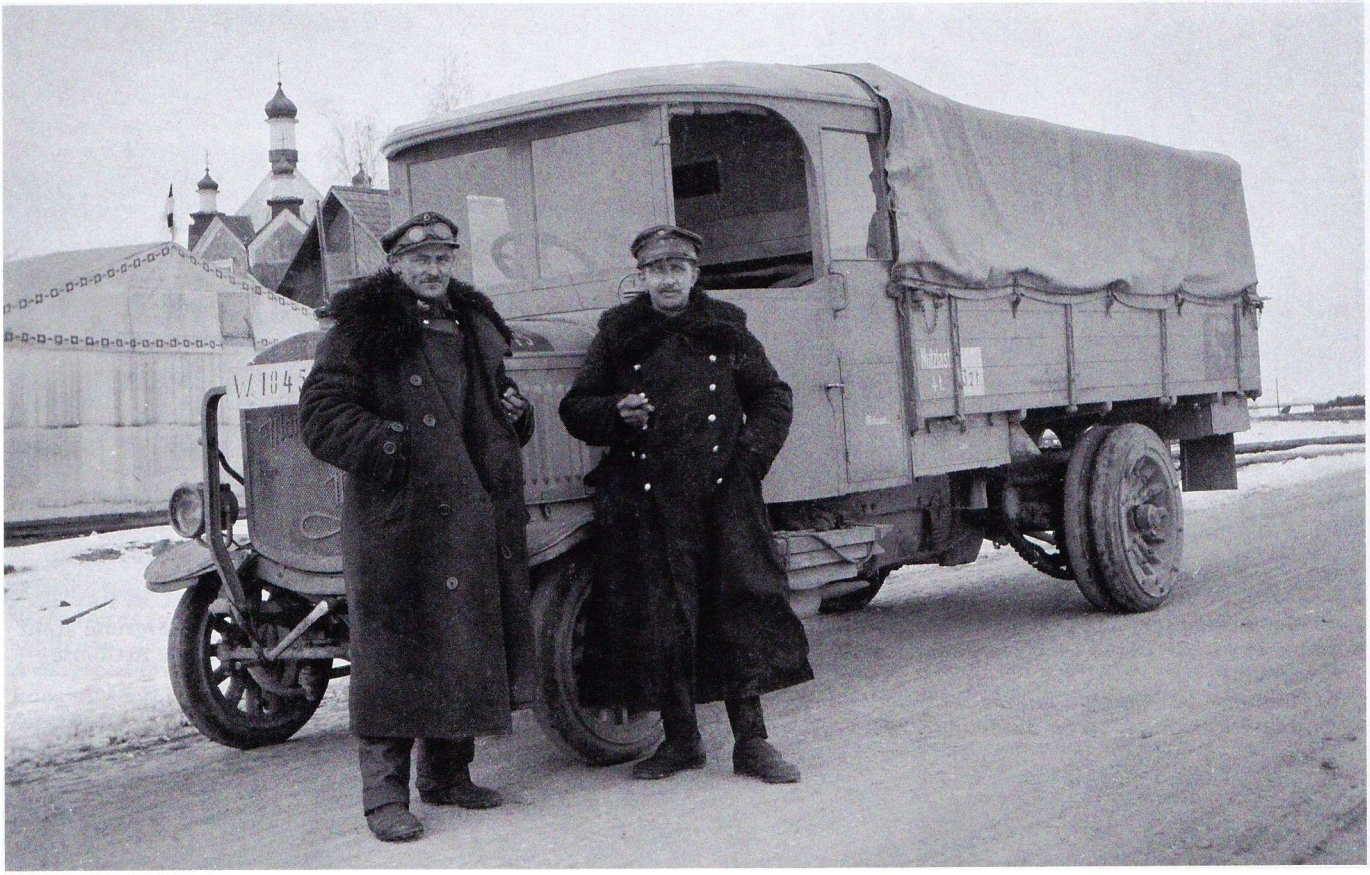


Hier lässt die Kennzeichnung keine Frage offen: der NAG Typ K5 13/55 PS von 1912-1914 gehörte zum Fuhrpark der Flieger-Abteilung 435. Interessant sind dazu die Rangabzeichen des Soldaten – die Kragenspiegel der Kraftfahrtruppe (ein stilisiertes Auto) und die Schulterstücke mit dem Zeichen der Fliegertruppe.
Here the markings leave no doubt: this NAG type K5 13/55 hp of 1912-1914 belonged to the motor-pool of the Flieger-Abteilung 435 aviation group. Interesting are the signs of the soldier: collar insignia of the motorized forces and epaulettes of the aviation unit. **(HH)**



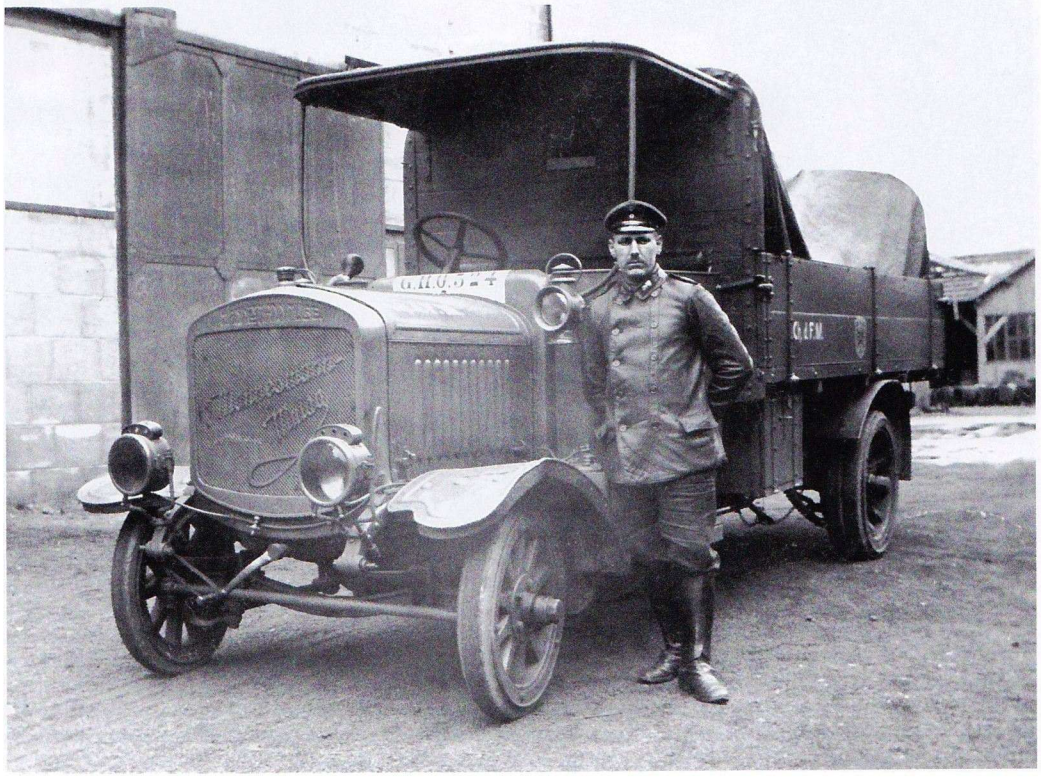
Nicht spektakulär, dafür aber wunderschön abgelichtet: deutsche Etappen-Soldaten stellen sich vor einer, im flämischen Landesteil Belgiens gelegenen, Herberge dem Fotografen. Ein friedliches Motiv mitten in einem furchtbaren Krieg... Der Pkw, ein NAG Typ K3 8/22 PS, stammte aus dem damaligen Wehrkreis IV (Magdeburg).
Not a spectacular vehicle but an amazing photograph: German rear-echelon soldiers pose for the photographer in front of a Flemish mess hall in Belgium. A peaceful scene in a cruel war. The automobile, a NAG K3 8/22 hp formerly belonged to the Wehrkreis IV Magdeburg military district. **(HH)**

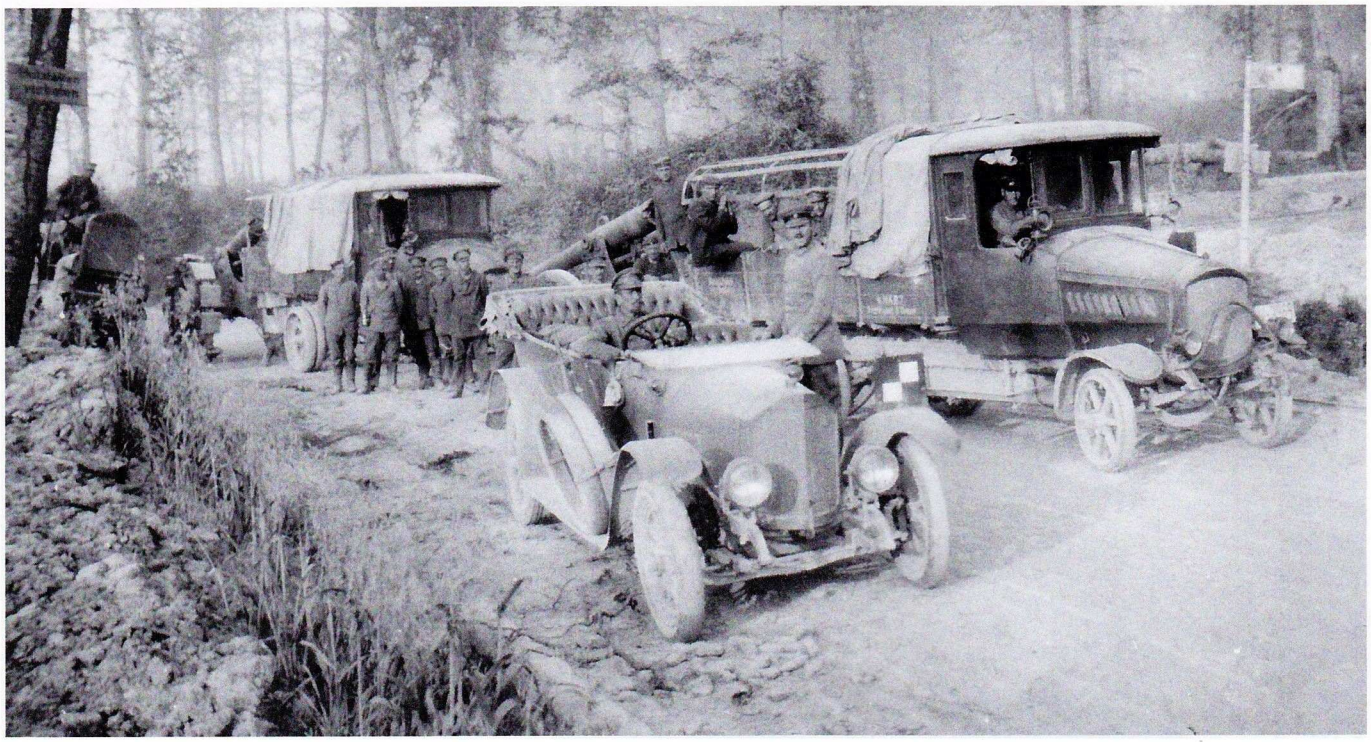
LKW der Kaiserlich Deutschen Armee 1914-18
Trucks of the Imperial German Army 1914-18



Ostfront, Winter 1917/18. Ein Mannesmann-Mulag-Lkw des 3,2 – 4 to-Typs, hier bereits eine späte Ausführung dieses seit 1913 produzierten Fahrzeugs.
Eastern Front, Winter 1917/1918. A Mannesmann-Mulag 3.2 - 4 ton truck, late variant of the type built since 1913. **(HH)**

Gemäß Poststempel auf den 12. April 1916 datiert, gehörte dieser frühe Mannesmann-Mulag 3,2 – 4 to zum Fuhrpark des Großen Hauptquartiers der Deutschen Armee. Man beachte, dass der Fahrer zwar ein Dach über dem Kopf hatte, im Gegensatz zum oben gezeigten Wagen dieses Typs aber auf eine Windschutzscheibe verzichten musste! Die Bedeutung der Aufschrift „Ch.d.F.M." ist leider nicht bekannt.
According to the stamp, this picture is dated 12 April 1916. The Mannesmann-Mulag 3.2 - 4 ton truck belonged to the motor pool of the Grand Headquarters of the Imperial German Army. Note that the driver had a roof to protect him from the weather but no windscreen. The meaning of the "Ch.d.F.M" is unknown.
(HH)





Zwei Mannesmann-Mulag-Lkw 5-to schleppen französische Feldgeschütze zum Beute-Sammelplatz. Im Vordergrund steht der Pkw Typ Benz 18/45 PS eines Generalsstab-Offiziers, links im Hintergrund folgt eine nicht identifizierte Artillerie-Zugmaschine.
Two Mannesmann-Mulag 5-ton trucks tow captured French field guns to the captured-equipment park. In the foreground a Benz 18/45 hp automobile of an officer of the general staff. In the background an unidentified artillery tractor. **(HH)**

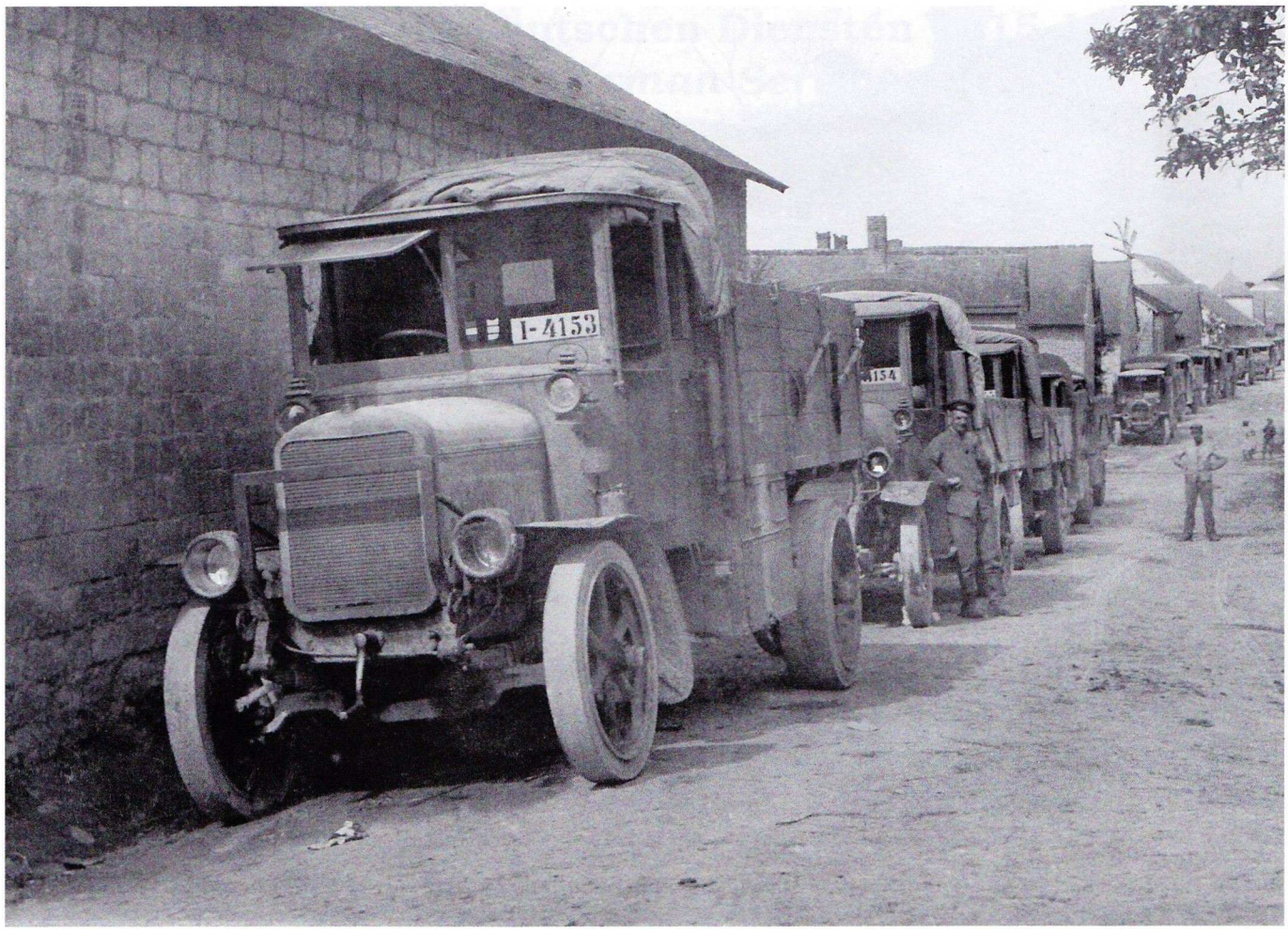
Mai 1915. Ein Büssing-Heereslastwagen vom Typ III, Modell 1914 steht im eroberten und durch die vorherige Beschießung stark zerstörten Lille, wobei die Kampfhandlungen schon einige Zeit zurückliegen. Das Bild erinnert stark an den Zustand deutscher Städte am Ende des 2. Weltkrieges.
May 1915. A Büssing army-truck type III Model 1914 photographed in the seized and nearly completely destroyed city of Lille. Combat action had been long over when the picture was taken. The scene reminds of many German cities at the end of the war. **(HH)**

Marschpause einer Kolonne von Büssing Typ III-Heereslastwagen aus der Kriegsfertigung, bereits mit einigen baulichen Verbesserungen gegenüber dem Fahrzeug der vorherigen Seite versehen. Das gebirgige Terrain lässt auf den Balkan schließen, vermutlich entstand das Foto in Rumänien.
A deserved break during the road-march of a column of Büssing Typ III army-trucks of wartime-production. The trucks have already been fitted with wartime modifications when compared to the vehicle on the previous page. The mountain terrain leads to the the Balkans or Romania as a possible location. **(HH)**

Dieser Büssing Typ III gehörte zum Immobilen Kraftwagen Depot (I.K.D.) 8 aus Berlin-Schöneberg, siehe die Beschriftung an der Seite der Motorhaube. Interessant ist das Ladegut: ein sogenannter Fahrpanzer der Fa. Krupp-Gruson, bestückt mit einer 5,7 cm Schnellfeuerkanone. Diese aus der Vorkriegszeit stammenden fahrbaren Geschützbunker sollten zur Verstärkung von Feldstellungen dienen, hatten sich aber nicht sonderlich bewährt. Wahrscheinlich hat man den Fahrpanzer geborgen, um die Kanone auszubauen und einer anderen Verwendung zuzuführen, z.B. in umgerüsteten Beutepanzern.
This Büssing Typ III belonged to the immobile motor-vehicle depot (I.K.D.) 8 located in Berlin-Schöneberg - see marking on the side of the hood. Interesting is the load, consisting of a Fahrpanzer tank built by Krupp-Gruson and armed with a 5.7cm quick-firing gun. This pre-WWI mobile artillery piece was intended to reinforce field positions but did not turn out as a good solution. Presumably the tank will have its gun-tube removed to be used in converted captured tanks. **(StS)**

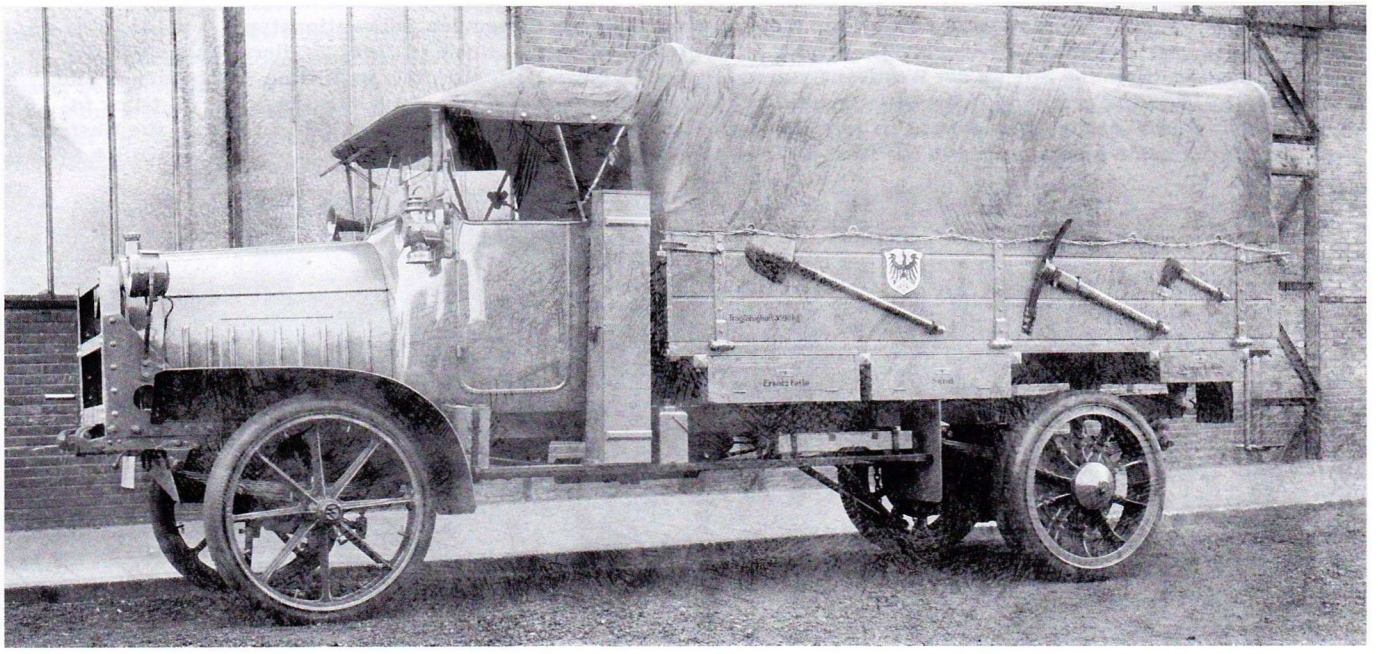
Zwei Horch-Lkw des 3-to Subventionstyps in den österreichischen Hochalpen. 1917 kämpften hier deutsche Truppen auf Seiten der Österreicher gegen italienische Truppen an der Isonzo-Front. Hier im Dienste der deutsche Armee auch der später berühmt gewordene General-Feldmarschall Erwin Rommel.
Two 3-ton subsidy-type Horch trucks in the higher mountain regions of the Austrian Alps. In 1917, severe battles between the Austrian and Italian Army took place in this remote region, the Isonzo Front. The later famous Field Marshal Erwin Rommel fought here in his early military career. **(HH)**

Im 1. Weltkrieg kämpfte ein kleines deutsches Fliegertruppen-Kontingent auf der Seite der Türken in Palestina gegen die Engländer. Der Lkw ist ein Horch 2,5 to / 30 PS. Von diesem Typ wurden ab 1911 gut 200 Exemplare gebaut.
A small unit of Imperial German Air Force soldiers fought on the Turkish side in Palestine against the British Army. The truck shown here in this region is a Horch 2.5-ton 30 hp of which 200 were built from 1911.
(HH)



Seit 1912 baute die Firma Adler aus Frankfurt am Main in verschiedenen Serien den Subventionstyp 4,0 to, der über 35/40 PS verfügte und in erheblicher Stückzahl noch bis 1925 produziert wurde. Oben 1917 fotografierte Fahrzeuge der Armee Kraftwagen Kolonne 301 an der Westfront, unten ein am 21. März 1916 ebenfalls im Westen entstandenes Bild.
From 1912 to 1925 the company Adler from Frankfurt built different series of the 4-ton subsidy 35/40 hp truck in significant numbers. Above a vehicle of this type belonging to Army Motor-Vehicle Column 301 in 1917 on the Western Front, below the same type pictured in the West on 21 March 1916. **(HH & StS)**

Ein 3-to Lkw Dux Typ „Lo“ 35 PS, wie er seit 1913 von der in Leipzig-Wahren ansässigen Firma Dux-Automobilwerk gebaut wurde.
A 3-ton Dux type “Lo“ 35 hp truck. This type of vehicle had been built since 1913 by the Dux-Automobilwerke plant located in Leipzig-Wahren. **(HH)**

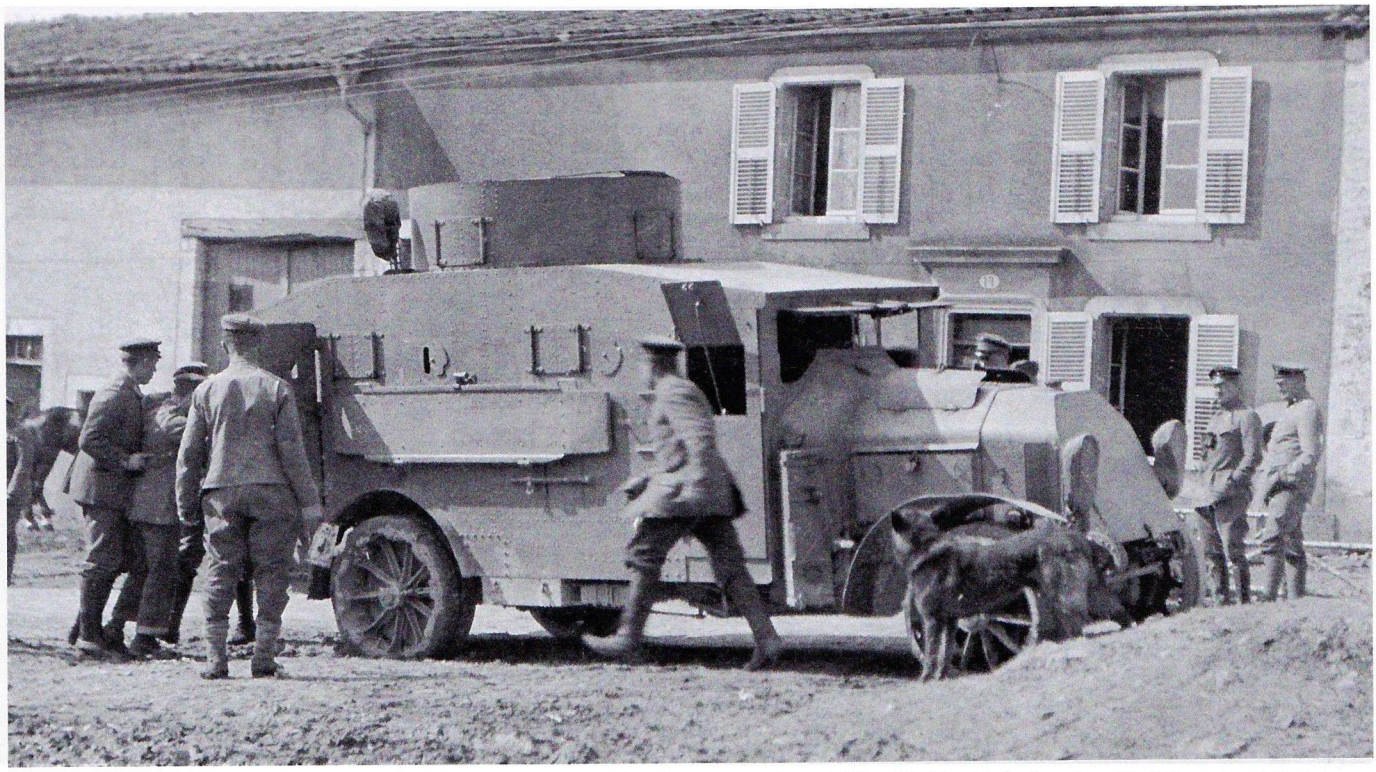


Mit Poststempel aus Rheine/Westfalen vom 07. Juni 1915: ein bislang nicht identifizierter, aber bestens ausgestatteter deutscher Heeres-Lkw, zu dem sein Konstrukteur u.a. folgende Angaben machte: „...Ist auf den ersten Hieb gut ausgefallen und hat mir bisher nur Freude gemacht. 45 PS, 3500 kg Nutzlast, 20 km/h, 18.000 Mark...“ Trotz markanter Details wie einem „M“ oder „W“ auf den Achsstümpfen konnte das Fabrikat bislang nicht ermittelt werden. Eventuell handelt es sich um einen Prototypen der Fa. Ansbach, später umbenannt in Faun?
Dated 07 June 1915, this photograph shows an up to now unknown army-truck type. The caption on the picture reads: “Very well designed and a pleasure to drive. 45 hp, 3.5-ton payload, 20 km/h, costs 18,000 Marks“. Despite interesting details such as an “M“ or “W“ on the wheelhubs the variant could not be identified yet. Possibly a prototype of the company Ansbach, later Faun? **(HH)**

Panzerwagen in deutschen Diensten 1915-1920
Armoured Cars in German Service 1915-1920

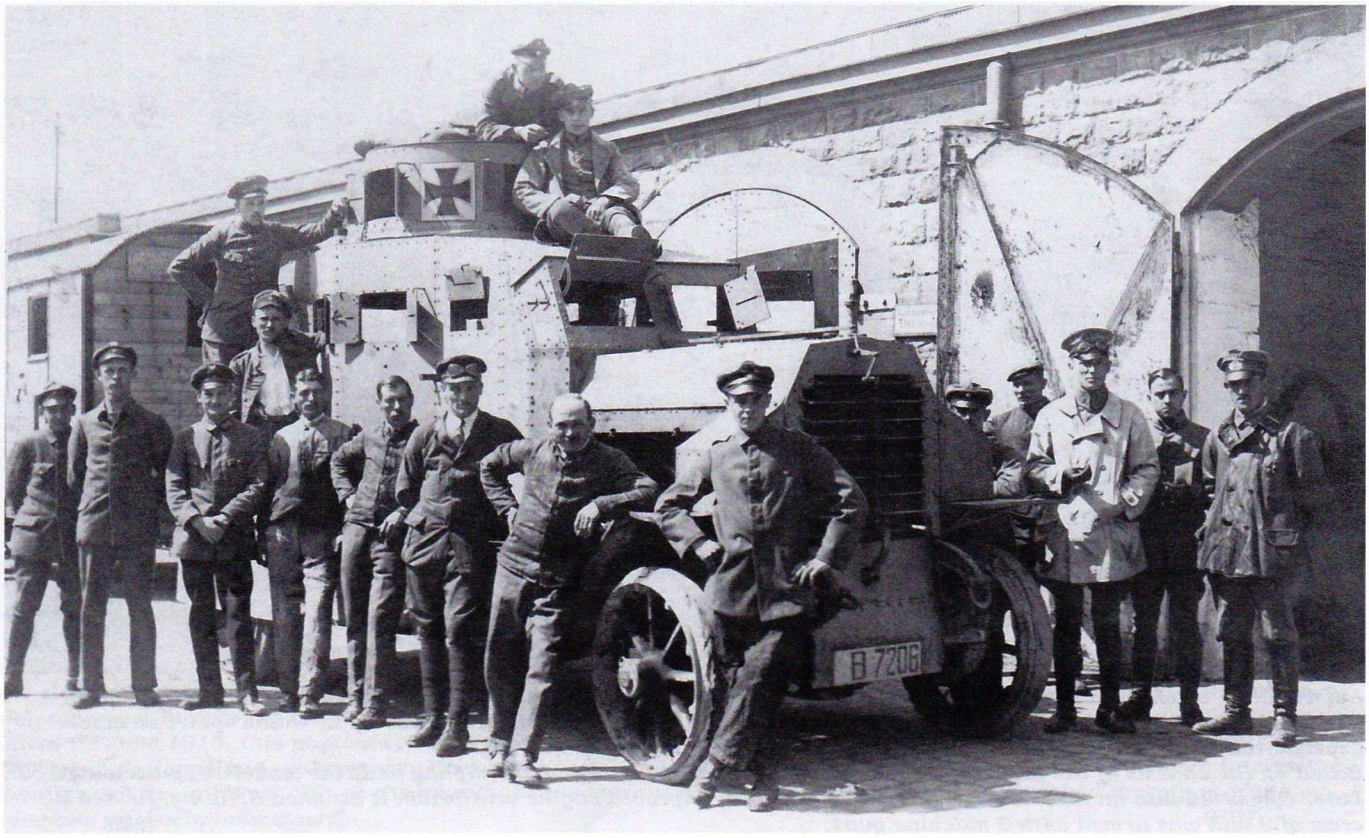
Bei Kriegsausbruch 1914 verfügte das Deutsche Heer noch über keinerlei gepanzerte Kampffahrzeuge, während hingegen viele der damaligen Kriegsgegner mit ihren Radpanzern bereits einige Erfolg erzielen konnten. Aufgrund dieser Erfahrung erteilte die deutsche Heeresleitung am 03. November 1914 drei Fahrzeugherstellern (Büssing, Daimler und Ehrhardt) den Auftrag, entsprechende Prototypen zu entwickeln. Resultierend aus der Erprobung dieser drei Einzelstücke bekam schließlich die Fa. Ehrhardt, deren Modell 1915 sich am Besten bewährt hatte, den Zuschlag, auf der Basis ihres Typs eine verbesserte Serie von 12 Fahrzeugen für das Deutsche Heer zu liefern. Ein danach von der Truppe gewünschtes zweites Los über 24 Exemplare wurde Ende 1917 aufgrund der fehlenden diesbezüglichen Industriekapazität nicht mehr genehmigt. So blieb es bis Kriegsende 1918 beim Bau von nur rund 15 deutschen Radpanzerwagen. Allerdings erbeuteten die deutschen Truppen im Kriegsverlauf diverse ausländische Panzerwagen, zumeist an der Ostfront. Ein Teil dieser Fahrzeuge wurde repariert und auf deutscher Seite wiederverwendet. Bei Kriegsende hat man alle noch verbliebenen Panzerfahrzeuge in Berlin-Lankwitz zusammengezogen, um sie dann im Rahmen sogenannter Freikorps-Verbände bei den diversen Unruhen im Land und an den Ost-Grenzen, teilweise noch bis in den Sommer 1920 hinein, einzusetzen. Durch den Versailler Vertrag bedingt, mussten die Kriegsfahrzeuge danach ausgeliefert oder verschrottet werden.

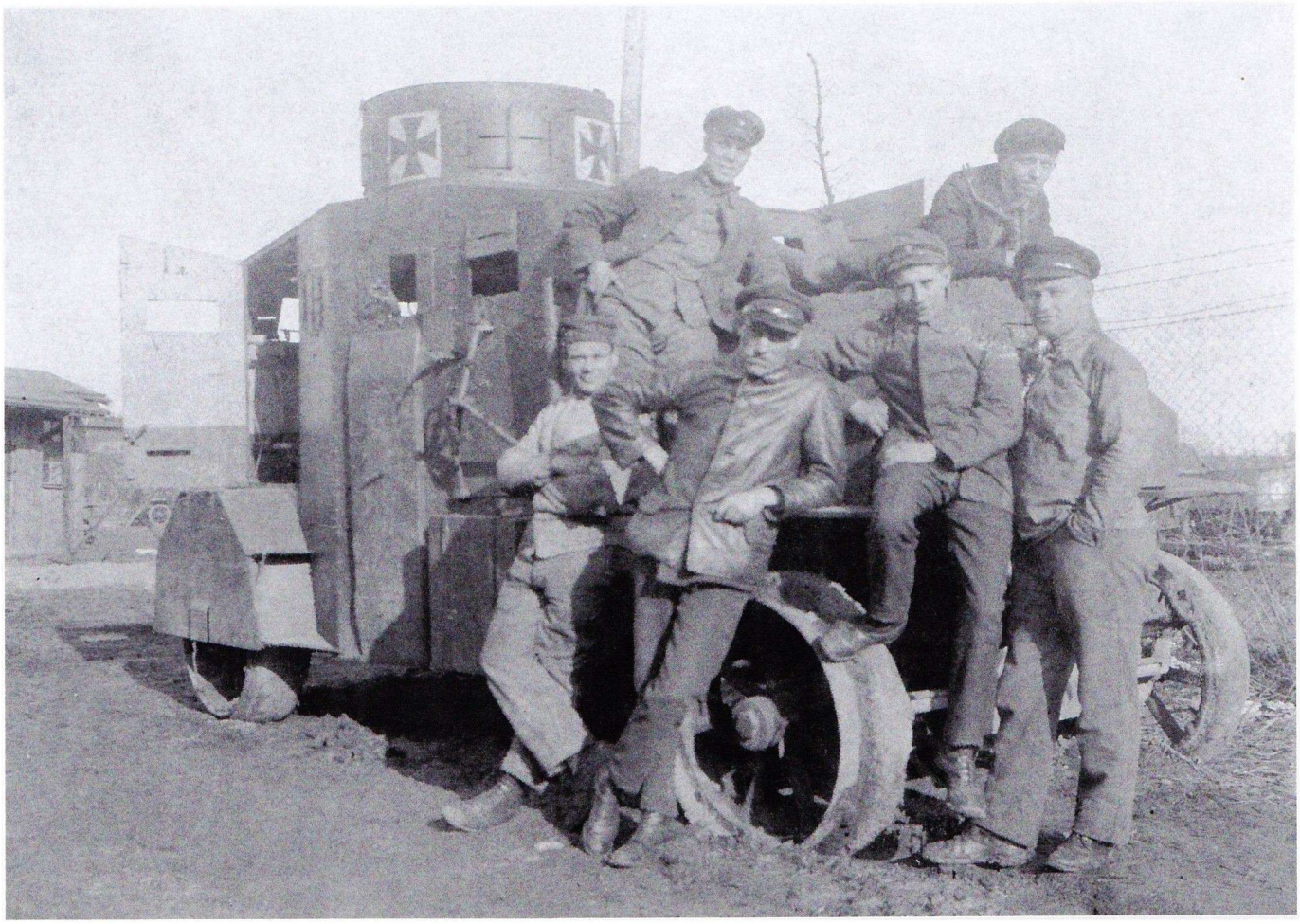
At the outbreak of World War I in 1914 the Imperial German Army did not field any armoured fighting vehicles at all, while many of its future opponents had already gained some positive results with wheeled armour. Based on these experiences the German High Command ordered on 03 November 1914 three manufacturers (Büssing, Daimler and Ehrhardt) to design prototypes of such vehicles. The winner of this invitation-to-tender became the Ehrhardt company, whose Model 1915 armoured car turned out to be the most promising design and was immeditaly put forward into production with 12 vehicles for the German Army. A second production batch of 24 was requested by the German Army but not put into production due to the disastrous industrial situation of 1917. Consequently altogether 15 German wheeled armoured cars remained all what could be fielded in World War One. On the other hand, quite a number of other types of armoured cars had been captured or seized during the fightings, mainly on the Eastern Front. Several of these could be repaired and used on the German side.
At the end of World War One all surviving armoured cars were gathered in Berlin-Lankwitz to use them in the post-war internal struggles and uprisings with the Freikorps paramilitary units. Up to 1920 they were on the road, before the Treaty of Versailles put an end to their employment and all had either to be handed over to the Allied victors or to be destroyed.



Auf der Basis eines sogenannten BAK-Wagens (Ballon-Abwehr-Kanone) erstellte die Fa. Daimler den Rad-Panzerwagen Modell 1915. 8750 kg schwer und mit 3 MG bewaffnet, hatte der Wagen 9 Mann Besatzung. Er wurde später zu einem gepanzerten Funkwagen umgebaut und erhielt eine verbesserte Motorbelüftung.
Based on the chassis of the BAK-Wagen (anti-ballon gun-truck) the Daimler company built the Model 1915 armoured car. Later converted into an armoured radio-vehicle and with improved engine ventilation it weighed 8,750kg, fielded a crew of 9 and was armed with 3 machine guns. **(StS)**

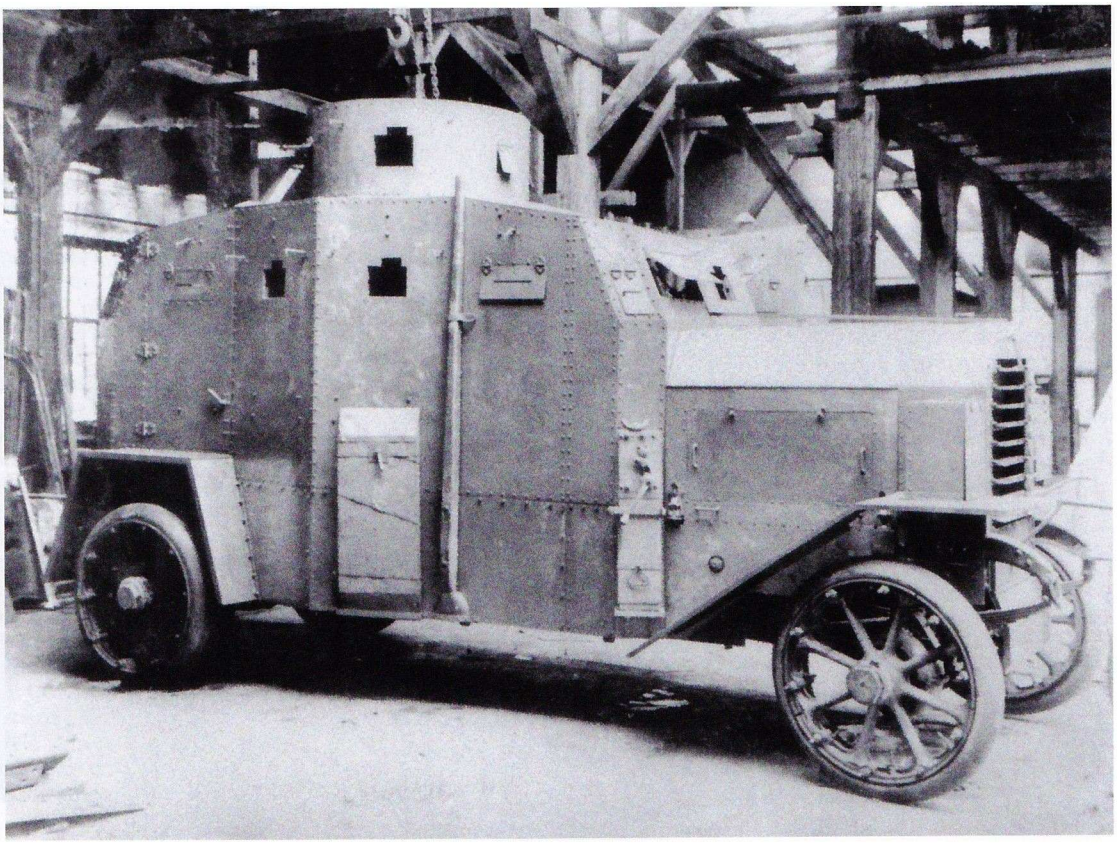
Aufnahmen aus dem Sommer 1919: zwei Ehrhardt-Panzerwagen Typ E-V/4 Modell 1917 beim Panzerzug 14. Eines der Fotos trägt den Stempel „leicht. Zug Kampfkraftwagen No.14". Den Nummernschildern nach zu urteilen, hatte diese Einheit ihren Standort in Braunschweig.
Sommer 1919. Two Ehrhardt-Panzerwagen Typ E-V/4 Model 1917 armoured cars serving with armoured-car platoon 14. One of the photographs carries the caption: "light platoon battle car no. 14". According to the licence plates this unit was based in Braunschweig. **(RF)**

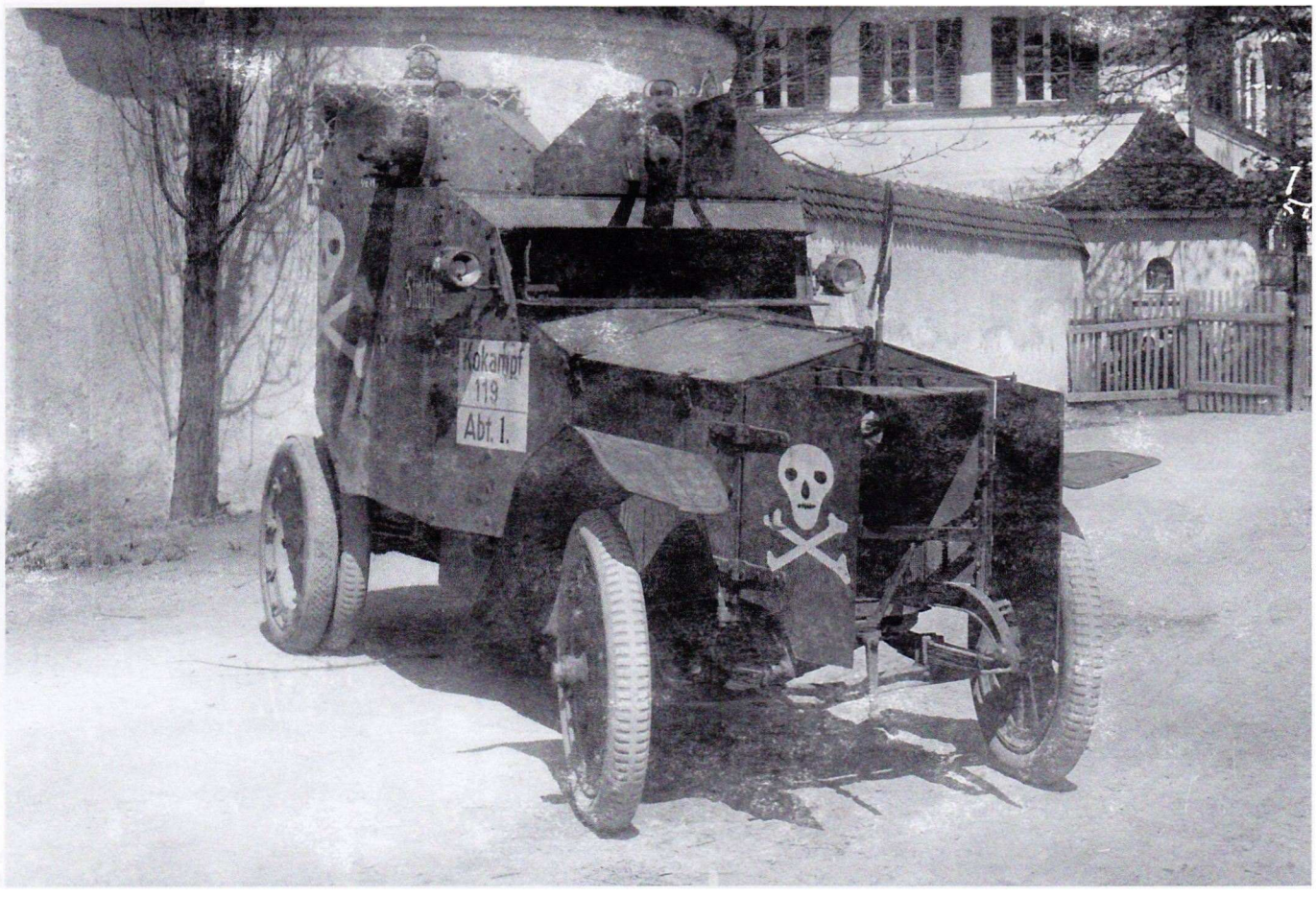




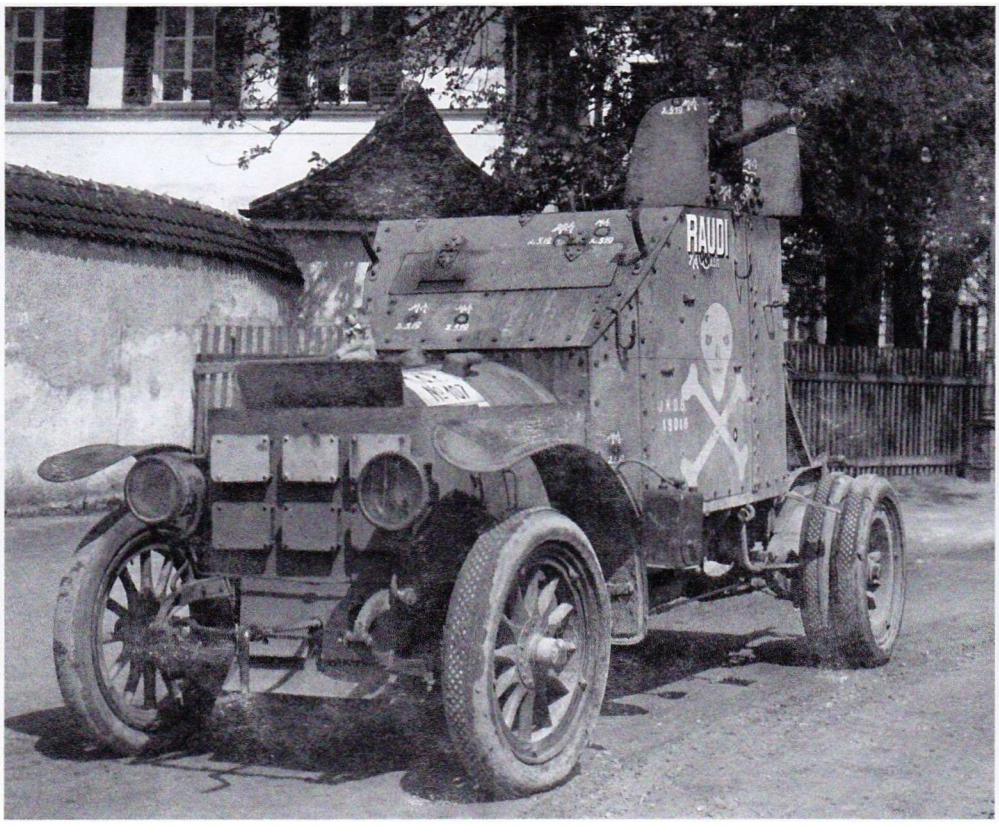
Erhardt E-V/4 Modell 1917. Nur 12 Stück dieses 7,75 Tonnen schweren Fahrzeugs sind gebaut worden.
Ehrhardt E-V/4 Model 1917. Only 12 of this 7.75-ton armoured car were built. **(OR)**

Am 20. Februar 1919 bestellte das Kriegsministerium 20 Exemplare des Ehrhardt E-V/4 Modell 1919. Zügig ausgeliefert, kamen sie teilweise bei den inneren Unruhen sowie beim Grenzschutz zum Einsatz. Schon im Sommer 1920 mussten sie dann aber komplett an die Siegermächte ausgeliefert werden.
On February 20 1919 the German Ministry of War ordered 20 Ehrhardt E-V/4 Model 1919 which were swiftly delivered and used in the interal uprisings and for border patrol. Already in 1920, however, they had to be handed over to the Allied victors.
(WR)





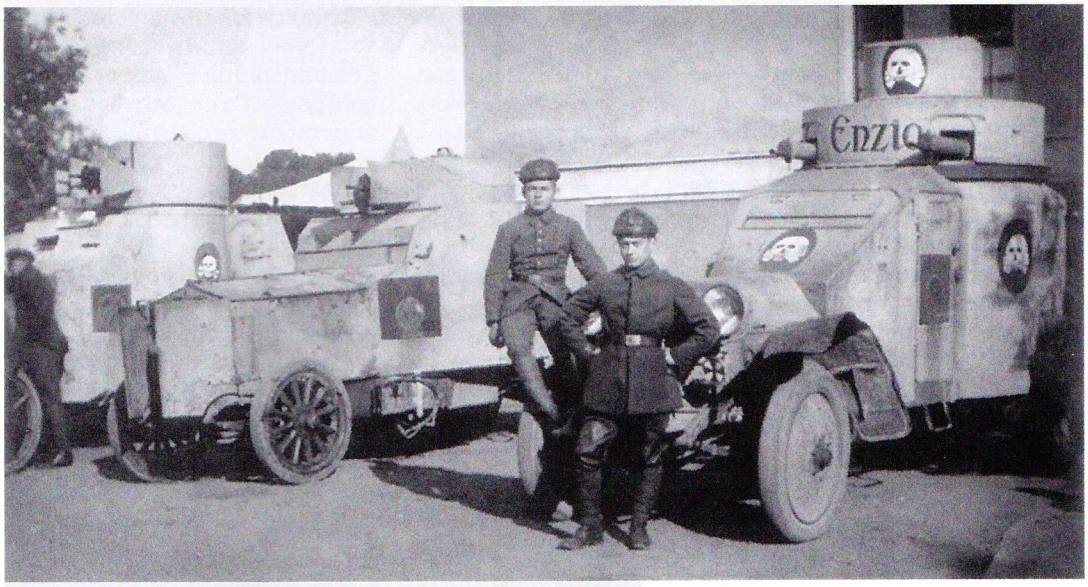
Dieser ehemals russische Fiat namens „Strolch“ wurde Anfang Mai 1919, zusammen mit zwei weiteren Radpanzern, im Rahmen des Freikorps Görlitz zur Befriedung Münchens eingesetzt.
This former-Russian Fiat armoured car, now nicknamed “Strolch“ was used in early May 1919 along with two more armoured cars in the Freikorps unit Görlitz to fight the troubles in Munich, Bavaria. **(RF)**

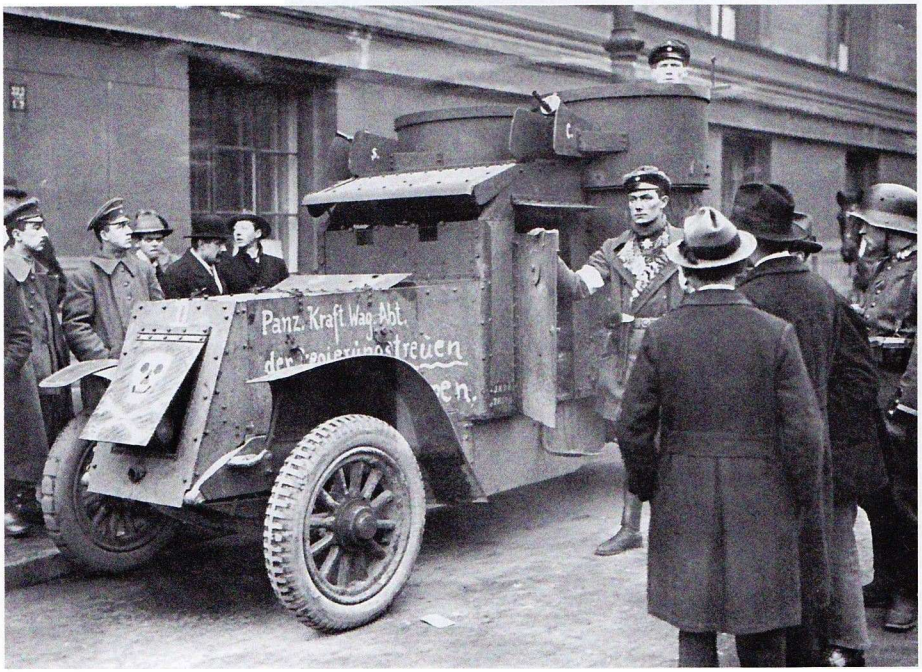


„Raudi“, ebenfalls in München verwendet, erlitt bei den Kämpfen am 2. Mai 1919 diverse Gewehrtreffer, die man hier stolz markiert hat. Das typmäßig nicht identifizierte Fahrzeug wurde beim Immobilen Kraftwagen Depot (I.K.D) 8 in Berlin wahrscheinlich aus Teilen verschiedener defekter Beutewagen zusammengebaut. Bemerkenswert ist die schwere Bewaffnung: eine 2 cm Maschinenkanone Typ Becker.
“Raudi“ - also used in Munich, received several rifle hits during the fightings on 02 May 1919, here proudly marked on the hull. This armoured car of unknown make and origin had presumably been built at the immobile motor-vehicle depot (I.K.D.) 8 in Berlin from parts of several damaged armoured cars. Noticable is the heavy armament with a 20mm automatic cannon type Becker. **(RF)**

Ein ehemals italienischer Lancia IZ, 1917 an der Alpen-Front erbeutet, als eines von vier in Deutschland vorhandenen Fahrzeugen dieses Typs. Hier eines im Einsatz bei einem Marine-Freikorps.
A former Italian Lancia IZ armoured car captured in 1917 on the Alpine-Front. Four vehicles of this make were in use in Germany, here one with the Marine-Freikorps naval paramilitary units.
(HH)

Fahrzeuge des Freikorps der 3. Marine-Brigade: der Lancia IZ „Enzio" sowie zwei ehemals russische Fiat-Typen, ganz links eine Version von 1915, in der Mitte die Ausführung von 1917.
Vehicles of the Freikorps of the 3rd Naval-Brigade. One Lancia IZ "Enzio" and two former Russian Imperial Army armoured cars type Fiat, left a Model 1915, in the center a Model 1917.
(HH)





Berlin, Januar 1919. Ein provisorisch markierter Austin-Panzerwagen, wahrscheinlich auch aus der russischen Beute von 1917 stammend, im Einsatz durch die regierungstreuen Truppen, welche zur Wiederherstellung der öffentlichen Ordnung eingesetzt wurden. Bei dem markanten Offizier handelt es sich um einen Träger des berühmten Ordens „Pour-le-Mérite".
Berlin, January 1919. A provisionally marked Austin armoured car - possibly a war-booty from the Eastern Front of 1917 - now in use with government-loyal forces in post-WWI Germany. These forces were employed to end the troubles and return to law-and-order. The officer is carrying the highest German decoration of World War One, the famous "Pour-le-Merite".
(HH)

Frühe Kübelwagen der Reichswehr und Wehrmacht
Adler, Hanomag, Mercedes-Benz & Stoewer
Early "Kübelwagen" Field Cars of the Wehrmacht

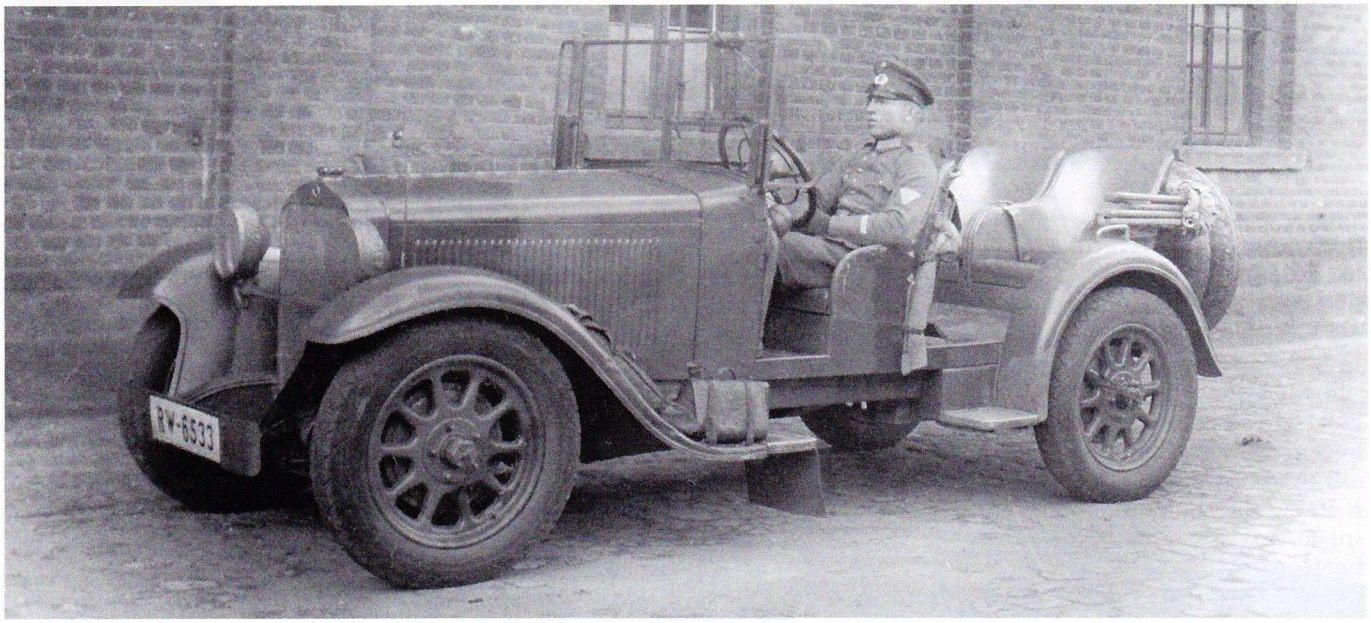
Das 1926 gestartete Motorisierungsprogramm der Reichswehr beinhaltete, erstmals in der deutschen Militärgeschichte, die Entwicklung und Beschaffung spezieller geländetüchtiger Personenkraftwagen. Sie sollten die bis dahin bei der Truppe verwendeten und dafür nur wenig geeigneten rein zivilen Typen ablösen. Zuerst favorisierte man für den Personentransport schwere, teils allradgetriebene 6-Rad-Typen, von denen man im Laufe der Versuche aber wieder abkam. Nicht zuletzt aus Kosten- und Kapazitätsgründen untersuchte die Reichswehr dann eine ganze Reihe von geeignet erscheinenden handelsüblichen Typen, welche über Hinterradantrieb, Starrachsen und einen Viertakt-Benzinmotor verfügen mussten und im Serienbau stehen sollten. Während die gewünschte Geländetüchtigkeit durch einfache bauliche Veränderungen der Fahrgestelle zu erreichen war, musste für das geforderte schnelle Auf- und Absitzen der Mannschaften eine spezielle Aufbauform entwickelt werden. Unter der Federführung des renommierten Karosseriebau-Unternehmens Trutz aus Coburg entstand schließlich die typische Erscheinungsform des sogenannten Kübelsitz-Wagens, bei der Truppe kurz „Kübelwagen" genannt. Vorgesehen zum Personentransport, aber auch zum Zug leichter Panzerabwehr- und Infanteriegeschütze, kamen die ersten dieser, ab 1927/28 beschafften, Fahrzeuge von Adler und Mercedes-Benz. Bald aber gesellten sich eine ganze Reihe weiterer Hersteller mit dazu, z.B. BMW, Hanomag, Horch, Phänomen, Stoewer und Wanderer. Die Aufbauten kamen von diversen Zulieferern, wurden teils aber auch von den Fahrzeugwerken selbst hergestellt.

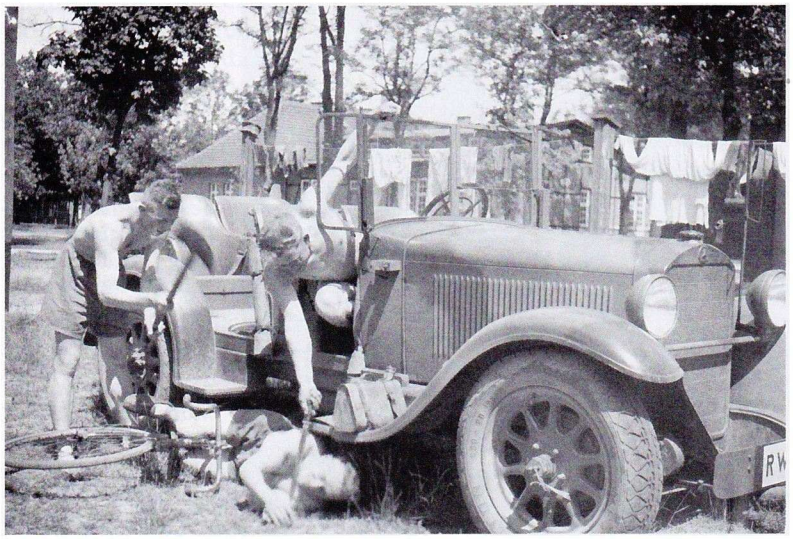
The programme of army motorization for the Reichswehr (German Army in the inter-war years) launched in 1926 for the first time in German military history incorporated the development and procurement of specialised off-road capable field-cars. These were intended to replace the civilian cars in military service by that date. A first measure favourised 6-wheeled cars partially with all-wheel drive for the transport of soldiers. This was, however, abandoned during the trials mainly because of the sheer production costs and the low capacity of the German automobile industry at that date. As a consequence the Reichswehr evaluated the use of in-production civilian types with rear-wheel drive, dead axles and 4-stroke gasoline engine. The required off-road capability for these vehicles could then be obtained by relatively small modifications of the chassis. The demanded quick access for mounting or dismounting of troops, on the other hand, required a specialised superstructure. Under the guidance of the renowned chassis-manufacturer Trutz from Coburg finally the typical outline of the so-called "Kübelsitz-Wagen" - bucket-seat field car - was created and nicknamed by the soldiers the "Kübelwagen". Intended to be used for transport of personnel and towing of light artillery and anti-tank guns the first vehicles were built by Adler and Mercedes-Benz to reach the army in 1927/28. Soon after more companies such as BMW, Hanomag, Horch, Phänomen, Stoewer and Wanderer joined in. The vehicles´ bodies were built by various sub-contractors or the automobile plants themselves.

Jüterbog-Lager III, Herbst 1934. Schon arg mitgenommen zeigt sich dieser Mercedes-Benz 8/38 PS, Typ Stuttgart 200 (W02).
Jüterborg depot III, Autumn 1934. Already showing a lot of wear and tear is this Mercedes-Benz 8/38 hp type Stuttgart 200 (W02). **(TK)**

Etwas für harte Männer: im Winter 1929/30 aufgenommen, verdeutlicht dieses Bild eines Typ Stuttgart 200, wie wenig Komfort der Besatzung eines solchen Wagen zugestanden wurde.
Tough men are required for this job! This photograph taken during the Winter of 1929/30 shows the lacking comfort for the crew of the new Kübelwagen types, in this case a type Stuttgart 200.
(HH)

In der milderen Jahreszeit konnte man mit solch einem Fahrzeug sicher wesentlich besser auskommen – und auch der junge Hund scheint sich wohl zu fühlen...
During the warmer period such a vehicle was much more fun to drive and use. Even the puppy seems to enjoy the ride ...
(HH)

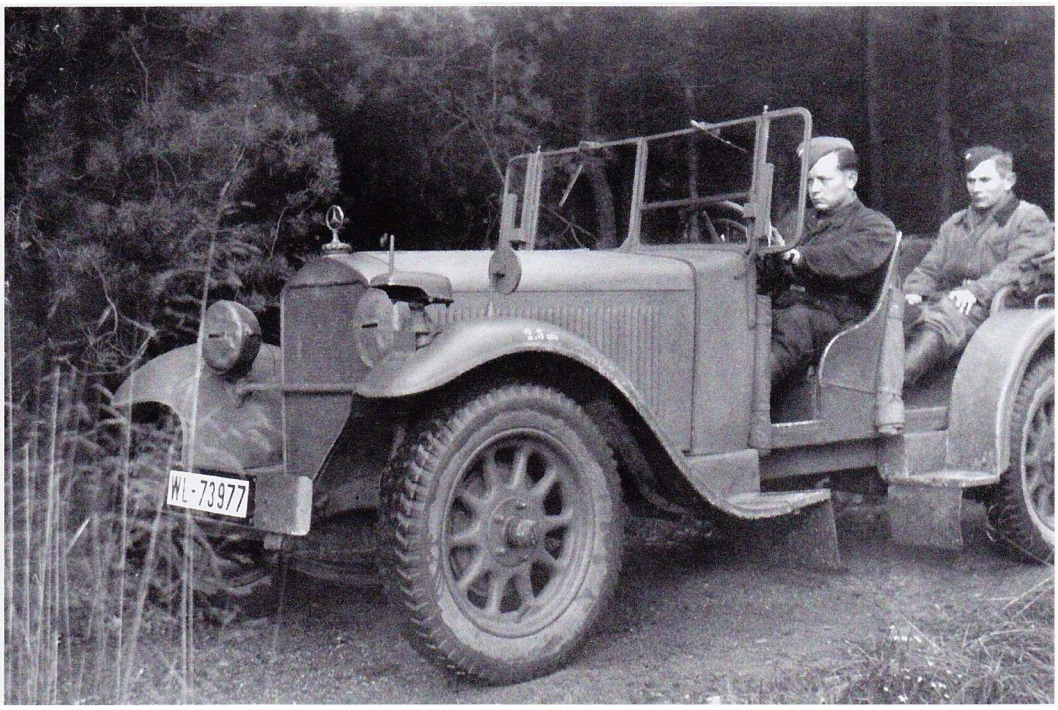




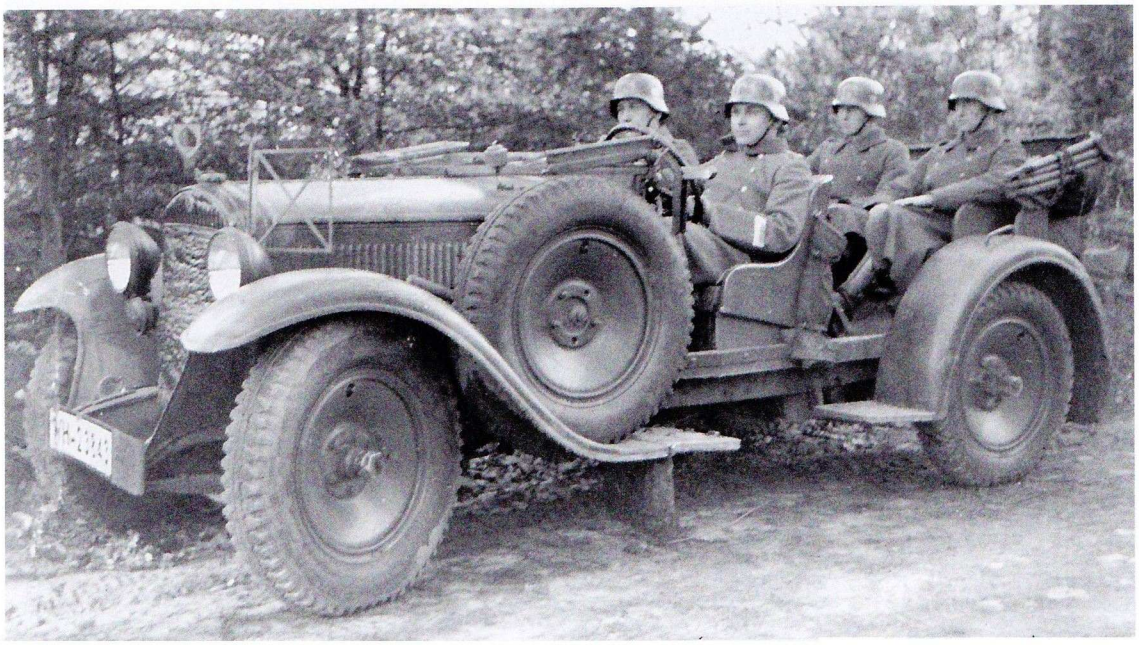
In einwandfreiem Zustand und mit poliertem Tarnanstrich (für eine Parade?) präsentiert sich dieser Typ Stuttgart 200 aus dem Wehrkreis VI (Münster).
This Stuttgart 200 of the military district VI Münster is in nearly immaculate condition, possibly for an upcoming parade.
(HH)

Soldatenulk und Kübelwagen – lustiges Leben beim Kommiss der frühen 1930er Jahre...
During the peaceful times in the inter-war years these soldiers seem to enjoy their job having fun with their Kübelwagen.
(HH)

Da seine Beschaffung schon 1929 auslief, war dieser Mercedes-Benz 8/38 PS Typ Stuttgart 200 (W02) im Jahre 1940 schon ein echter Veteran. Nachgerüstet mit einem Notek-Tarnscheinwerfer, lief er noch bei einer Flak-Abteilung im Heimat-Kriegsgebiet.
With its procurement already ending in 1929 this Mercedes-Benz 8/38 hp type Stuttgart 200 (W02), pictured in 1940, was already a veteran in the early years of WWII. The vehicle had been refitted with a Notek blackout-driving light and was used by an anti-aircraft gun unit in the fatherland.
(HH)

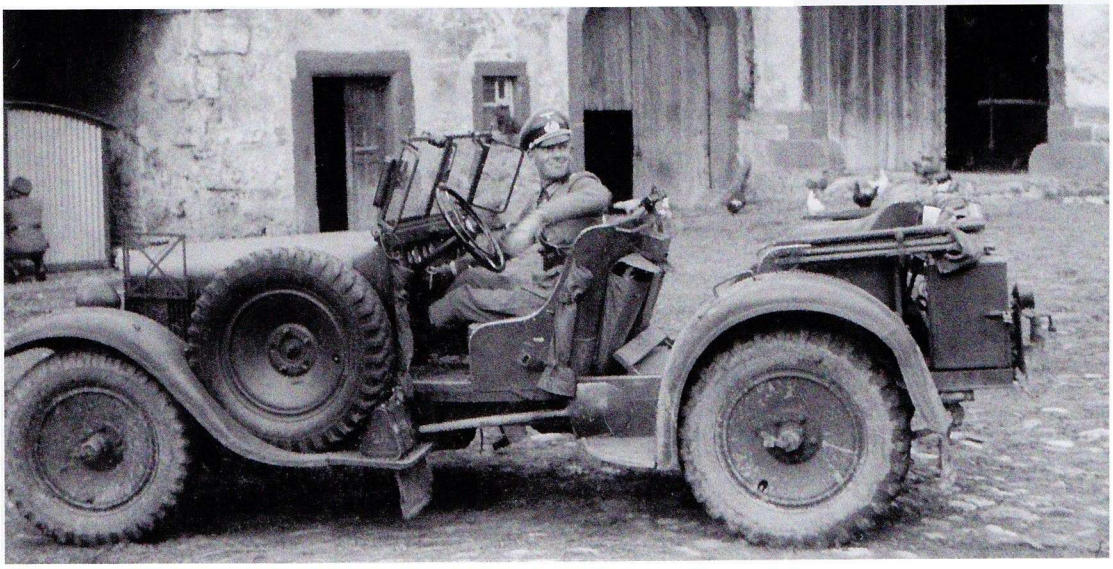


Der Kübelwagen Typ Stuttgart 260 (W11) kam in Nachfolge des (W02) zwischen 1929 und 1935 zur Reichswehr und stellte die Masse innerhalb der insgesamt 1500 Exemplare dieser Typenreihe.
The Kübelwagen type Stuttgart 260 (W11) was the successor of the (W02) and fielded between 1929 and 1935. With 1,500 produced it was the most numerous vehicle of this type within the Reichswehr.
(HH)



Eines der ersten Exemplare des Typ Stuttgart 260 beim Geländesport – erkennbar an den noch am Fahrzeugheck angebrachten Reserverädern.
One of the first vehicles of the Kübelwagen type Stuttgart 260 during military sports. Note the spare wheels mounted on the vehicle's rear.
(HH)

Bei der Betrachtung der Bilder sind kleine Unterschiede selbst bei den Fahrzeugen einer Serie feststellbar, wie hier am Heck eine vermutliche Gerätekiste.
When comparing the different photographs, many smaller production-differences become apparent. Note the small stowage box on the vehicle's rear.
(OR)



Polenfeldzug 1939. Obwohl durch ein MG 34 symbolisch geschützt, hat diese Panzerjäger-Kompanie doch jede Vorschrift in Sachen Fliegerdeckung außer Acht gelassen.
Polish campaign, 1939. Albeit issued with anti-aircraft machine-guns this is obviously a unit of rookies abandoning all care to put their vehicles out of aircraft-sight and range.
(HH)

Ostfront, 20. April 1942. Die erschöpften Angehörigen einer Panzerjäger-Kompanie nutzen die Marschpause im russischen Frühjahrsschlamm sogar unter Verzicht auf jegliche Sicherung!
Eastern Front, 20 April 1942. The exhausted soldiers of a tank-destroyer unit use the halt during a march in Russian Spring mud for a deserved break ... and again abandon all security measures!
(HH)

Dieses Foto eines Mercedes-Benz Typ Stuttgart 260 zeigt, wie mit Hilfe seitlich befestigter Planen zumindest bis in Brusthöhe ein gewisser Witterungsschutz geschaffen werden konnte. Seitliche Fenster gab es jedoch nicht.
A Mercedes-Benz type Stuttgart 260. Note how the tarpaulin is used to provide at least a little protection against the wind and rain. Side windows were never issued for this vehicle-type.
(KHM)

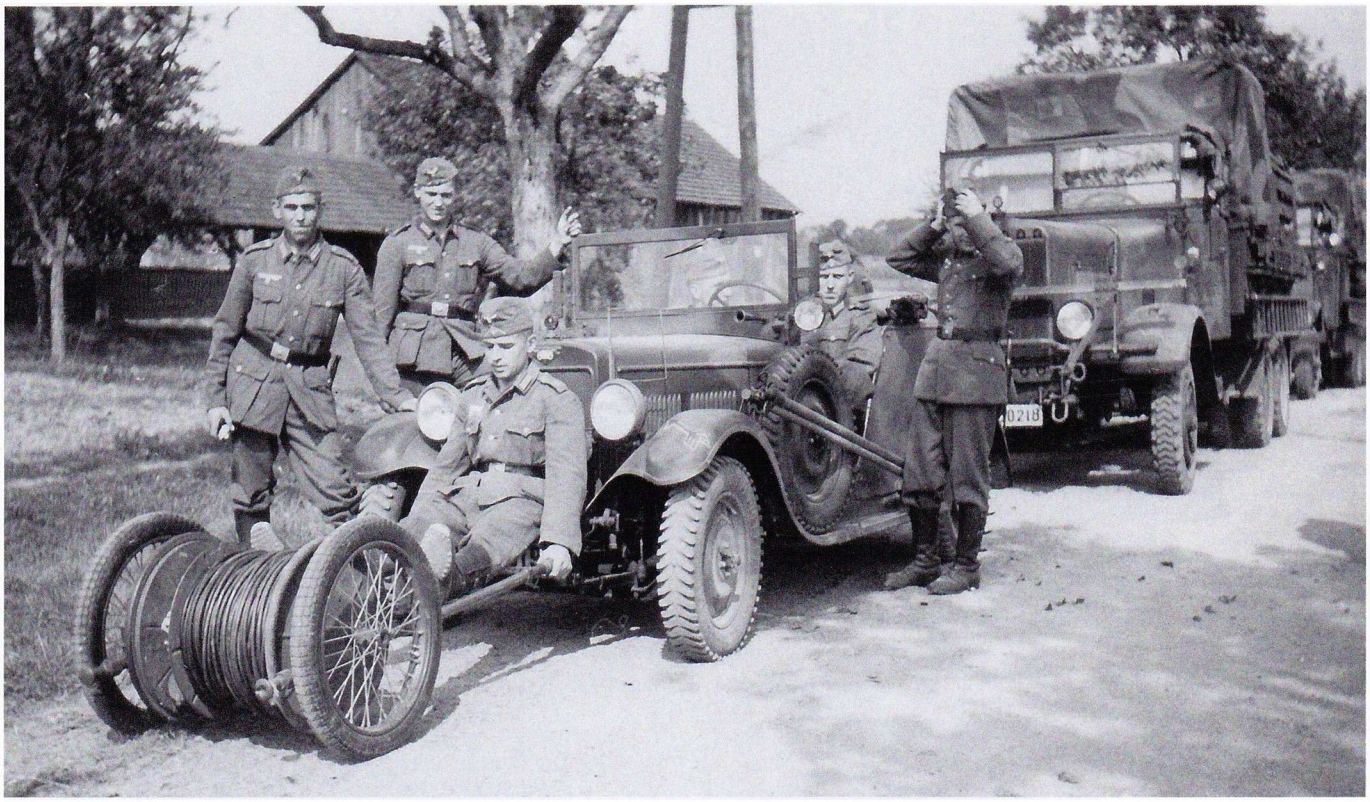
Bei diesem Fahrzeug auf Basis des Mercedes-Benz Typ Stuttgart 260 (W11) handelt es sich um eine Rarität: ein Gefechtskraftwagen Kfz. 18, frühe Bauart. Zweisitzig, mit großem Gerätekasten und einem kräftigen Zughaken für einen Munitionsanhänger versehen, hat sich dieser Fahrzeugtyp nicht durchgesetzt. Die wenigen beschafften Wagen wurden daraufhin anderen Aufgaben zugeführt. Das ehemalige Kfz. 18 lief bei der 12. Kompanie des Flak-Regiments „General Göring" und veränderte im Laufe der Nutzung sein Aussehen erheblich. Beachte die rückwärtig aufgebaute „Hundehütte" zur Vergrößerung des Stauraums!

This vehicle, based on the Mercedes-Benz Stuttgart 260 (W11) is a rarity: a combat vehicle Gefechtskraftwagen Kfz. 18, early variant. Issued with two seats, large stowage box and tow shackle this type never went into major use. This particular example belonged to the 12th company of AA-Regiment „General Göring" and was modified with a "doghouse" to increase stowage space. **(HH)**

Fahrzeuge der Firma Adler stellten unter den frühen Kübelwagen der Reichswehr den zweiten großen Posten. Seit 1927/28 kamen zuerst Wagen auf der Basis des Typ Standard 6 (10N) in kleiner Zahl zur Truppe. Man beachte die bei den Fahrzeugen erkennbaren geringen Unterschiede, u.a. bei den Felgen. Einige Quellen bezeichnen diese Wagen als Typ „Favorit", was aber zweifelhaft erscheint, da dieser Typ erst ab November 1928 produziert wurde!

Vehicles of Adler make took the second place in terms of numbers fielded for the Reichswehr. Purchased since 1927/28 the type Standard 6 (10N) reached the army in small numbers. Note the small differences such as the rim-types. Some sources quote this vehicle as to be the "Favorit" which is doubtful as the "Favorit" went in production from November 1928 only. **(HH)**

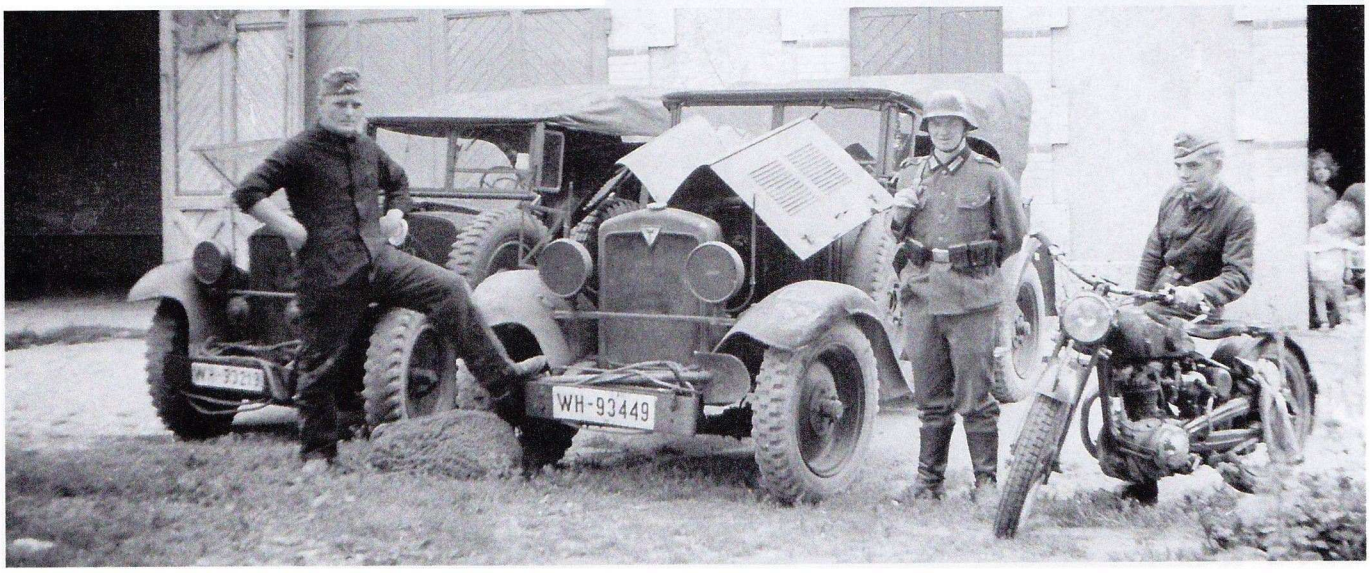
Ein Hanomag 4/20 bzw. 4/23 PS Dreisitz-Kübelwagen der 96. Infanterie-Division, aufgenommen am 09. Januar 1940. Die normalen Kübelwagen der Reichswehr waren als Viersitzer ausgelegt, dieser Typ bildete die einzige Ausnahme.
A Hanomag 4/20 hp - 4/23 hp three-seater Kübelwagen of the 96th infantry division, pictured here on 09 January 1940. All Kübelwagen vehicles of the Reichswehr had four seats, this type is the only exception. **(EG)**

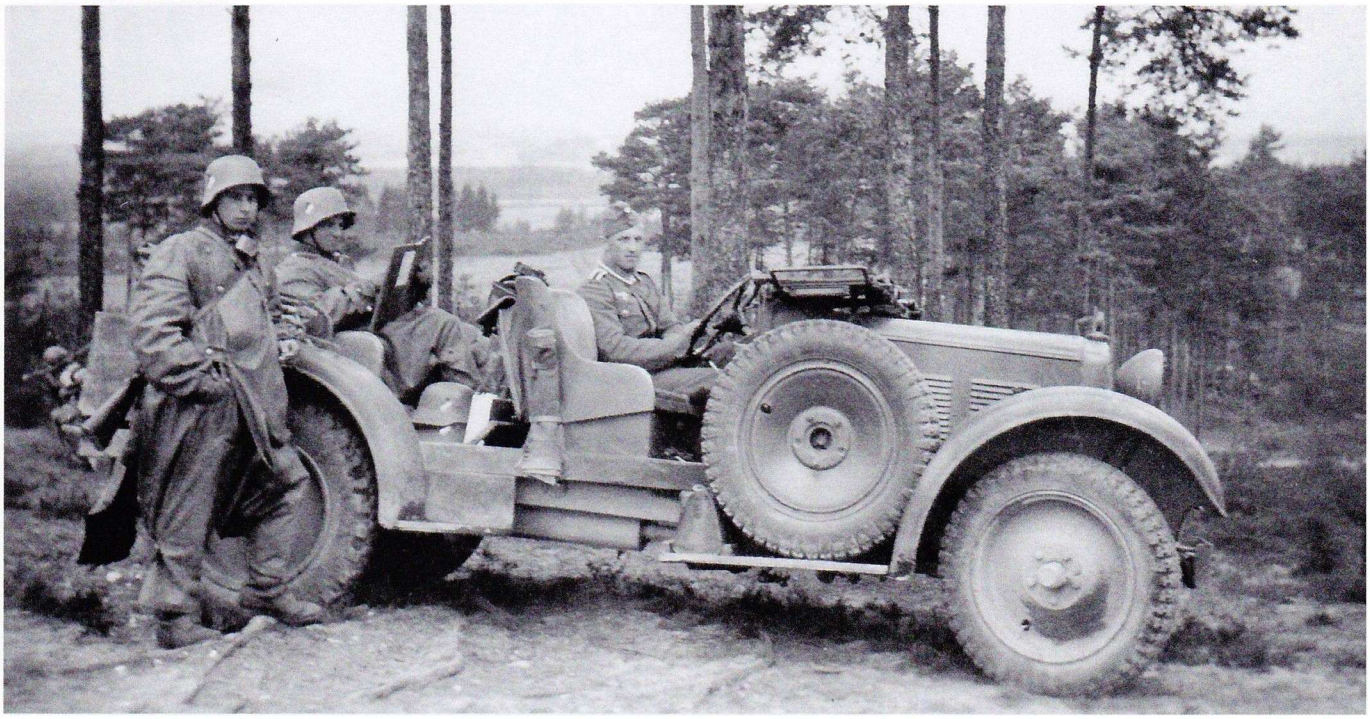


Hanomag 4/20 bzw. 4/23 PS als kleiner Fernsprechkraftwagen Kfz. 2, gefolgt von einem Lkw 3 to (gl) Henschel Typ 33. Die Einheit konnte trotz des gut erkennbaren Truppenkennzeichens nicht festgestellt werden. Interessant ist der nur selten gezeigte Feldfernkabel-Verlegewagen im Vordergrund.
Hanomag 4/20 - 4/23 in the variant as "kleiner Fernsprechkraftwagen Kfz. 2" small signals van followed by a Henschel Typ 33 3-ton truck. The unit could not be identified. Note the rarely seen field-cable trailer in the foreground. **(StS)**

Mit nur 200 gelieferten Exemplaren blieb der zwischen 1932 und 1933 gebaute Adler Typ 12 N-RW ein recht seltenes Fahrzeug. Oben bei einer Einheit der Gebirgstruppe aus dem Wehrkreis VII (München).
Only 200 vehicles of the Adler Typ 12 N-RW were delivered between 1932 and 1933 making this type a rather rare appearance. Above, in service with a mountain unit of military district VII - Munich.
(HH)

Technischer Dienst beim Infanterie-Regiment 74 der 19. Infanterie-Division. Von links nach rechts: Mercedes-Benz Typ Stuttgart 260 (W11), Adler Typ 12 N-RW und Zündapp DS 350.
Maintenance day at the infantry regiment 74 of the 19th infantry division. From left to right: Mercedes-Benz type Stuttgart 260 (W11), Adler type 12 N-RW, and Zündapp DS 350.
(HH)

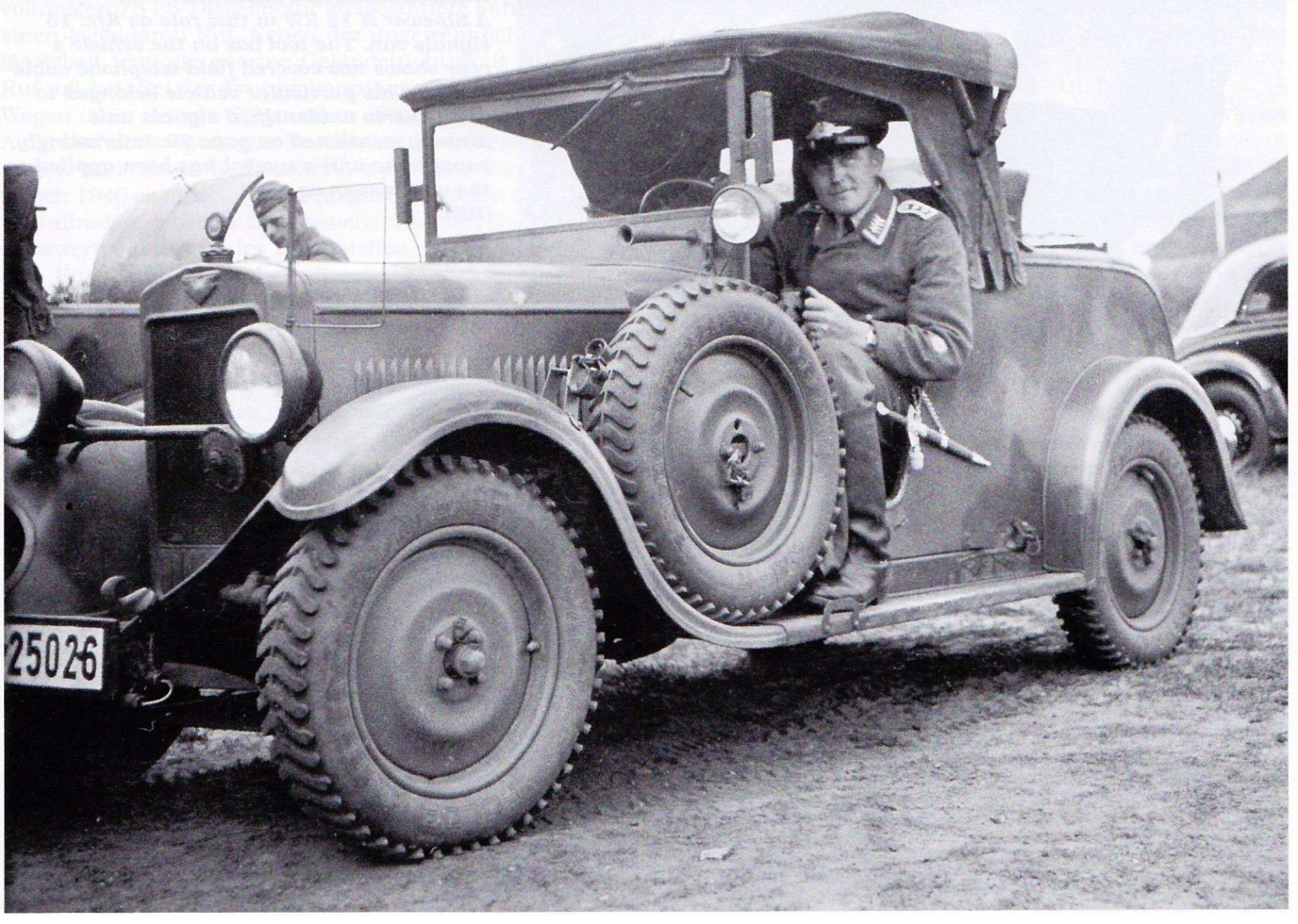




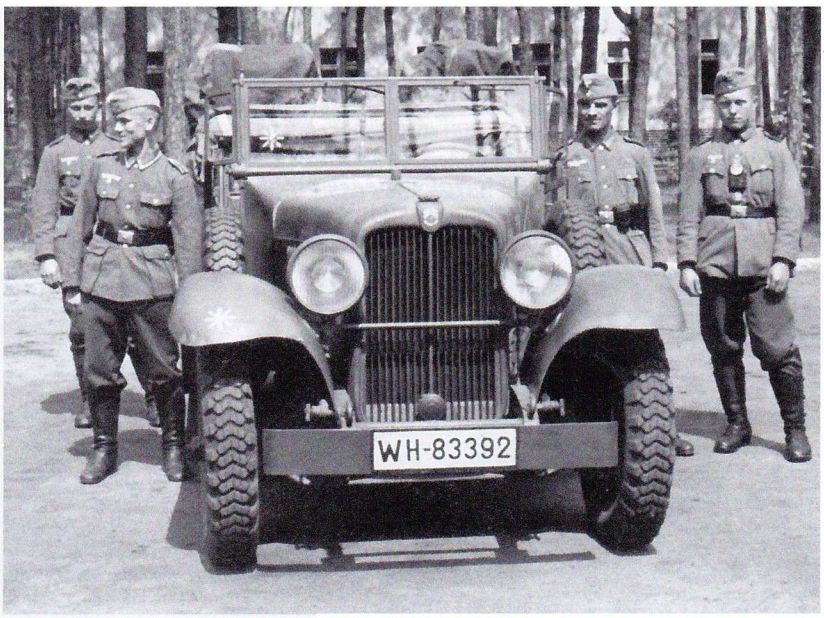
Den Abschluss der frühen Kübelwagen-Modelle der Fa. Adler bildete der Typ 12 N-3G, der zwischen 1933 und 1935 gebaut wurde. Mit rund 1900 beschafften Exemplaren vergleichsweise häufig, findet man ihn auf zeitgenössischen Fotos jedoch nur selten. Typische Merkmale sind die runden Kotflügel sowie die doppelreihigen Lüftungsschlitze an den Motorseiten.
The final production-type of the Adler company was the type 12 N-3G, built between 1933 and 1935. With approximately 1,900 manufactured it was not a rare type, but photographical evidence is scarce. Typical features of this type were the round mudguards and the double-line of engine louvres. **(HH)**

Feldparade einer bislang nicht identifizierten Nachrichten-Abteilung, um 1936. Beachte die Typenvielfalt schon innerhalb einer Einheit. Von rechts: vier Hanomag 4/23 PS, gefolgt von zwei Stoewer M 12, einem Horch 830 R und einem Wanderer W 11. Ganz links folgen zwei Lkw 1,5 to (gl) Mercedes-Benz G3A.
Field parade of a yet unidentified signals unit around 1936. Note the variety of vehicles already in one unit. From right to left: four Hanomag 4/23 hp, followed by two Stoewer M 12, one Horch 830 R and a Wanderer W 11. In the far left two Lkw 1,5 to (gl) Mercedes-Benz G3A 1.5-ton trucks. **(HH)**

Der Hanomag 4/20 bzw. 4/23 PS, äußerlich für den Betrachter nicht unterscheidbar, wurde zwischen 1930 und 1933 gebaut und war im Vergleich zu den meisten anderen für die Reichswehr beschafften Kübelwagen, nur leicht motorisiert. Der Bildauswertung nach zu urteilen, wurde er zumeist als hier gezeigtes zweisitziges Kfz. 2 an die Nachrichtentruppe ausgeliefert. Präzise Stückzahlen sind leider nicht bekannt, sie belaufen sich schätzungsweise auf 1000 Exemplare.
The Hanomag 4/20 - 4/23 hp, externally identical, has been manufactured between 1930 and 1933. Compared with other Kübelwagen types for the Reichswehr it was severly underpowered. Pictorial evidence proof its use mostly in the two-seater Kfz. 2 role for signals units. Precise production figures are unknown, possibly around 1,000. **(HH)**

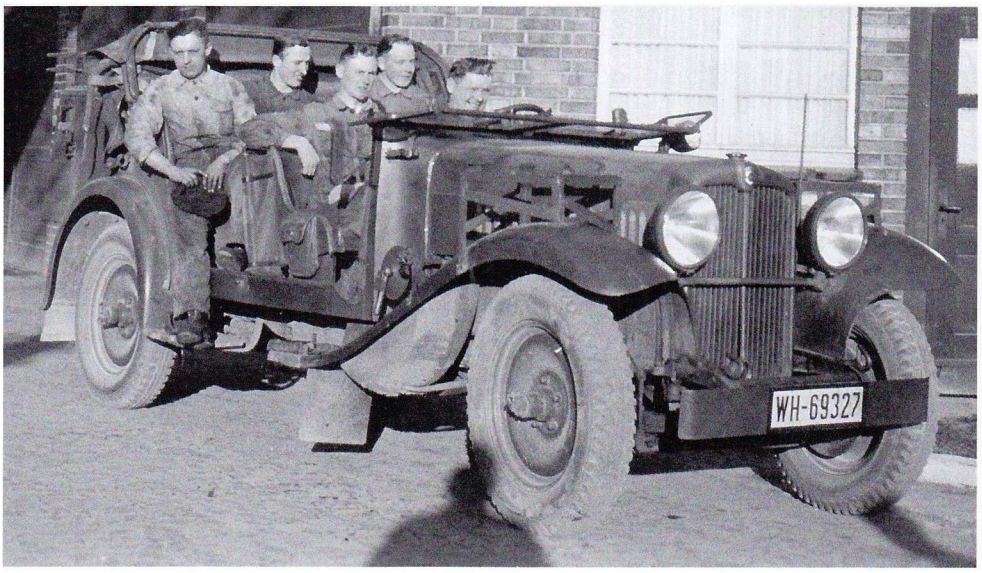


Zwischen 1935 und 1936 lieferte die Firma Stoewer eine kleine Serie des Typ M 12 RW an die Wehrmacht. Die Angaben zur Stückzahl schwanken zwischen 569 und 800 Exemplaren. Der Wagen war einer der wenigen 8-Zylinder-Typen unter den Kübelwagen und genoss aufgrund seines guten Motors hohes Ansehen bei der Truppe.
Between 1935 and 1936 the small company of Stoewer delivered a limited series of the type M 12 RW to the Wehrmacht. The information on the production figures vary from 569 to 800 vehicles. The type M 12 RW became one of the few 8-cylinder field cars and by its excellent engine gained oustanding reputation among the soldiers.
(LK)



Ein Stoewer M 12 RW als Kfz. 15, Nachrichtenkraftwagen. Auf der Gerätekiste am Heck erkennt man zwei abgeplante Feldtelefon-Kabelrollen. Das Fahrzeug gehörte zu der gleichen bislang nicht identifizierten Nachrichten-Abteilung, die bereits auf Seite 29 vorgestellt wurde. Interessant erscheint, dass diese Einheit ihr Symbol auch auf der Windschutzscheibe anbrachte!
A Stoewer M 12 RW in this role as Kfz. 15 signals van. The tool box on the vehicle´s rear shows two covered field-telephone cable-drums. This particular vehicle belonged to the hitherto unidentified signals unit already mentioned on page 29. Interestingly enough the unit´s symbol has been applied to the windscreen as well!
(HH)

Es war seitens der Wehrmacht üblich, bei komplizierteren Wartungsaufgaben zivile Kfz-Werkstätten am Standort zu beauftragen. Um möglichen Diebstählen oder Verlusten vorzubeugen, demontierte man vor der Übergabe an einen Zivil-Betrieb das Wagenzubehör wie Werkzeug und Reserveräder.
It was common in the Wehrmacht to have complicated repairs carried out by local civilian workshops. To prevent possible loss or theft of equipment such as tools or spare wheels these had to be removed before the vehicle was handed over.
(HH)

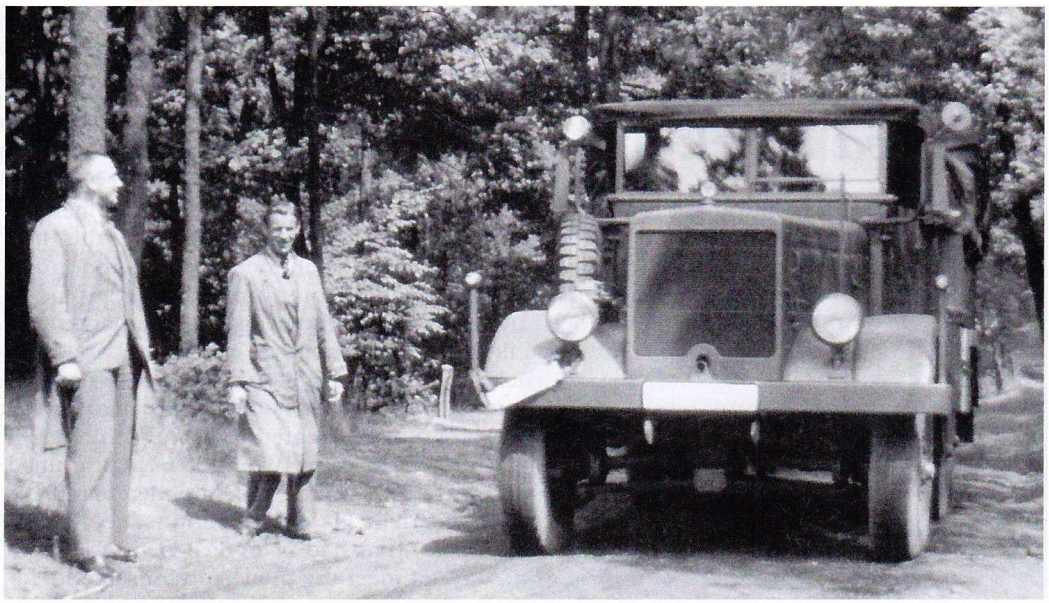


Der leichte Einheits-Lastwagen der Wehrmacht Typ HWA 526 D "EINHEITSDIESEL"
Light unified truck of the Wehrmacht

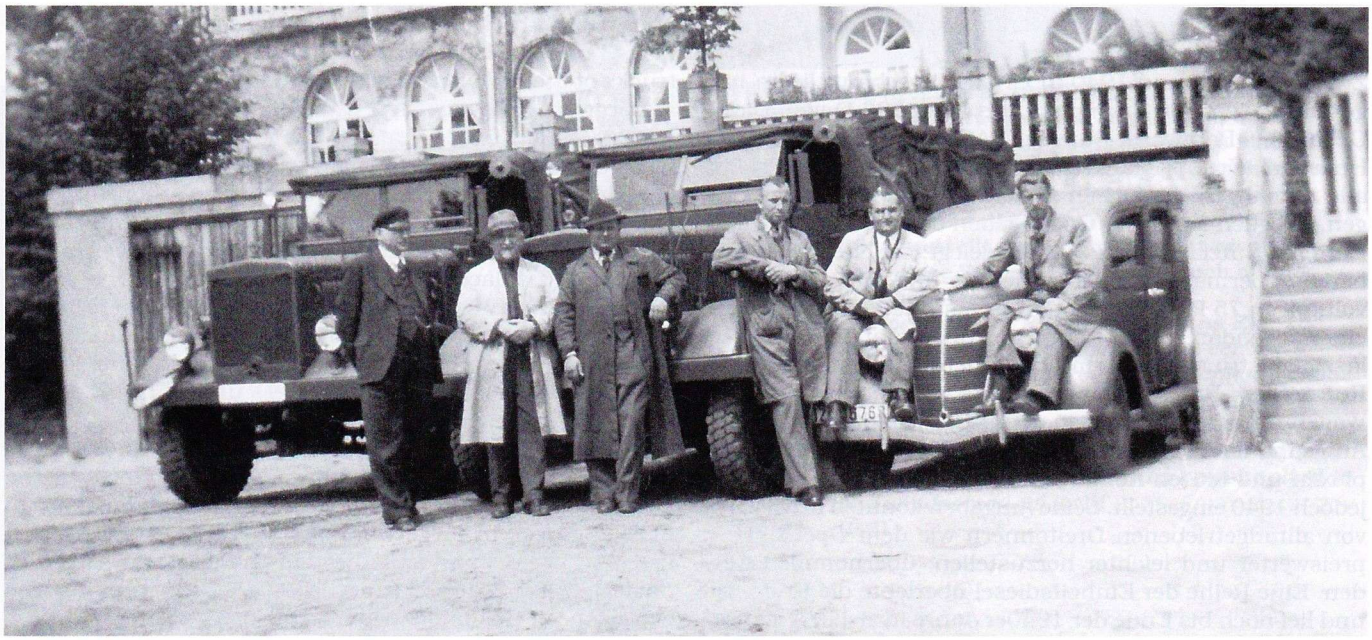
Für die seit 1934 verstärkt aufzurüstende Wehrmacht unternahm des Heeres-Waffenamt (HWA) im Rahmen des dazu aufgelegten Motorisierungsprogramms umfassende Anstrengungen, bestimmte Kraftfahrzeug-Typen streng genormt zu entwickeln, um diese Fahrzeuge dann baugleich bei den dafür geeigneten deutschen Kraftfahrzeug-Produzenten herstellen zu lassen. Alle Bauteile eines Fahrzeugtyps sollten identisch und unabhängig vom Hersteller untereinander austauschbar sein, die vorzuhaltenden Ersatzteile dazu auf ein Minimum beschränkt werden. Im Falle der Lkw brachte dieses Programm nur einen Typ hervor, den leichten Einheits-Lastwagen Typ HWA 526 D. Er sollte (die in Ausgabe 4001 dieser Serie beschriebenen) Lkw der 1,5to-Klasse ablösen, die konstruktiv noch aus Reichswehr-Zeiten stammten und mit ihrer geringen Nutzlast, den Benzinmotoren und der Typenvielfalt nicht mehr den Erfordernissen genügten.
Zwischen 1937 und 1940 in Großserie gebaut, liefen insgesamt ca. 12.300 Exemplare des HWA 526 D vom Band. Gebaut bei Borgward, Büssing-NAG, Daimler-Benz, Faun, Henschel, Krupp, Magirus, MAN und Vomag wurden fast alle damaligen deutschen Lkw-Produzenten mit einbezogen, lediglich Ford und Opel blieben dabei ausgenommen. Für eine Nutzlast von 2,5 to ausgelegt, erzielte das einzelbereifte, permanent allradgetriebene und mit einem großvolumigen 75 PS-Dieselmotor ausgestattete Fahrzeug bald einen legendären Ruf. Neben der ungewöhnlichen Zuverlässigkeit trug die enorme Geländetüchtigkeit zu diesem Ruf mit bei. Bei der Truppe kannte und schätze man den Wagen unter seinem Spitznamen „Einheitsdiesel".
Aufgrund der zu geringen Nutzlast im Verhältnis zur komplexen und teuren Konstruktion wurde der Bau des Typs jedoch 1940 eingestellt. Seine Aufgaben konnten inzwischen von allradgetriebenen Dreitonnern wie dem Opel Blitz A, preiswerter und leichter herzustellen, übernommen werden. Eine Reihe der Einheitsdiesel überlebte die Kriegszeit und lief noch bis Ende der 1940er Jahre in ziviler Nutzung.

From 1934 the decision to accelerate the re-armament of the Wehrmacht became reality. For this purpose, the Heeres-Waffenamt (HWA) army ordnance bureau undertook comprehensive efforts to develop a unified vehicle type to be produced by several manufacturers. All components of this future vehicle should be identical and interchangeable among the trucks manufactured by the different companies to ensure a constant basic supply of spare parts. In the truck class this programme created just one vehicle, the leichter Einheits-Lastwagen Typ HWA 526 D - light unified truck type HWA 526 D. This vehicle was intended to replace the 1.5-ton range of trucks (as described in issue 4001 of this publication series) that had been designed in Reichswehr times and did not meet the modern requirements for higher payload, lower fuel-consuption diesel-engines and one-type-of-truck-in-one-payload-class anymore.
Mass-produced between 1937 and 1940 altogether 12,300 trucks of the HWA 526 D type rolled off the production lines at Borgward, Büssing-NAG, Daimler-Benz, Faun, Henschel, Krupp, Magirus, MAN and Vomag. These manufactures formed the bulk of the German truck-building industry of that date. Only Ford and Opel were not incorporated.
Designed for a payload of 2.5-tons and fitted with single tyres, permanent all-wheel drive and a 75hp diesel engine with large displacement the HWA 526 Ds soon became a legend in military service. Aside from their unusual reliability in everday service the astonishing cross-country capabilities made them excellent military trucks. They became known to the soldiers as the Einheitsdiesel - unified diesel.
The production was stopped in 1940 in favour of trucks with higher payload and simpler design. The previous military tasks of the HWA could then be taken over by the Opel Blitz A 3-ton truck which was cheaper and easier to manufacture in large numbers. Several Einheitsdiesel trucks, however, made it through the war and served in civilian companies up to the late 1940s proving the excellence of this pre-WWII design.

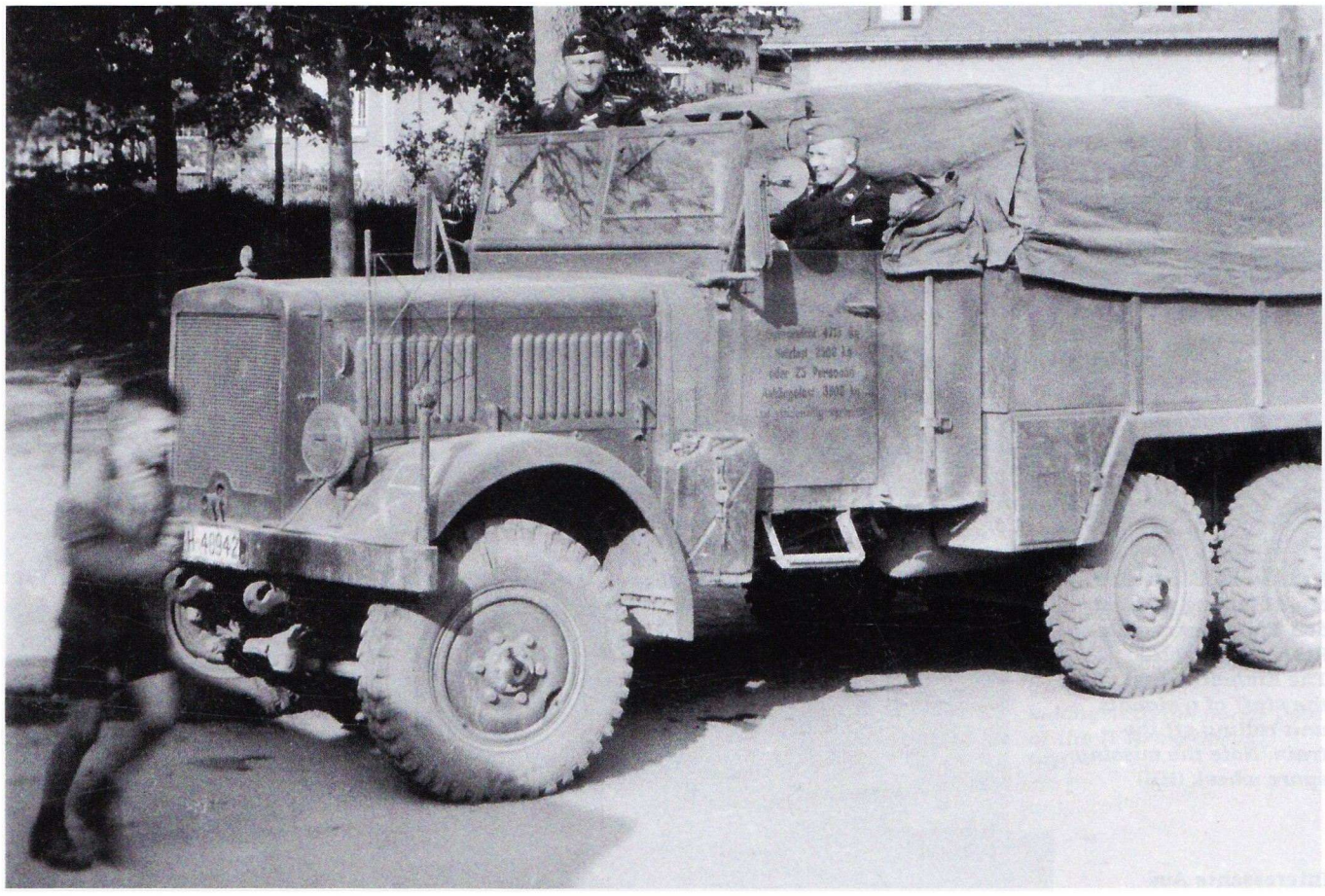
Eine Kolonne von Vorserienfahrzeugen des HWA 526 D, erkennbar an den längsgeschlitzten Motorentlüftungen, mit zivilen Erprobungsfahrern. Die Wagen tragen Ballastbehälter anstatt der normal üblichen Stahlblech-Pritschen.
A column of pre-series trucks HWA 526 D identifiable by the horizontally slotted engine ventilation along with civilian evaluation drivers. The trucks carry ballast containers instead of the standard cargo platforms.
(HH)



Diese beiden Fotos zeigen fabrikneue Einheitsdiesel mit zivilen Besatzungen auf Erprobungsfahrt. Dem Überführungs-Kennzeichen IIN-0295 nach zu urteilen, handelt es sich um Lkw aus der Produktion des Nürnberger MAN-Werkes.
Two photographs of factory-fresh Einheits-diesel trucks with civilian crews during trials. According to the transition licence plate IIN-0295 they are vehicles from the production of the MAN plant in Nueremberg.
(HH)

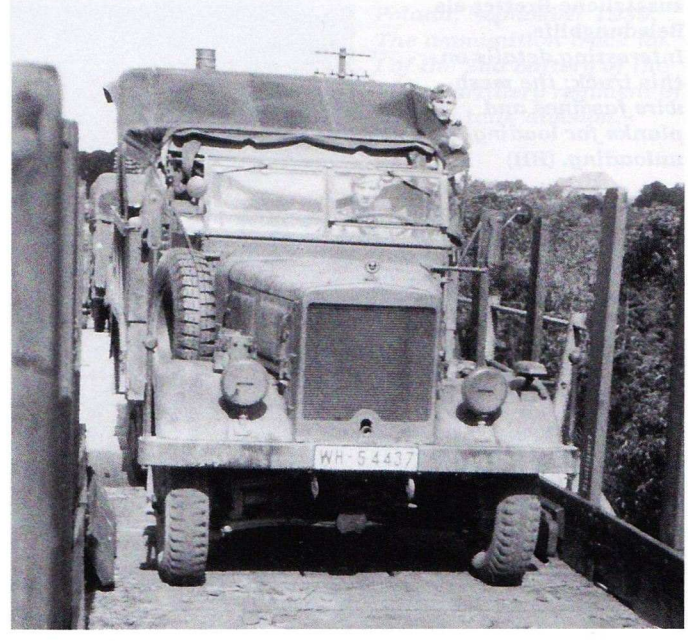


Dieses Vorkriegs-Foto eines leichten Einheits-Lastwagen aus dem Wehrkreis VI (Münster) lässt gut erkennen, dass auf allen Achsen identische Räder montiert waren. Bemerkenswert ist die spezielle Ausbuchtung in der rechten Tür, welche den Platzbedarf des Reserverades berücksichtigt.
This pre-war photograph of a light unified truck from the military district VI Münster clearly shows that identical tyres have been mounted on all axles. The bulge in the door provides space for the spare wheel.
(EG)



Zwei Panzersoldaten haben sich einen Einheitsdiesel des Schützen-Regiments 1 der 1. Panzer-Division ausgeliehen. Kaum anzunehmen, dass sie die Stammbesatzung des Wagens bildeten.
Two soldiers of the tank corps borrowed an Einheitsdiesel from the 1st rifle regiment, 1st Panzer division. It is unlikely that they are the standard crew for this truck. **(HH)**

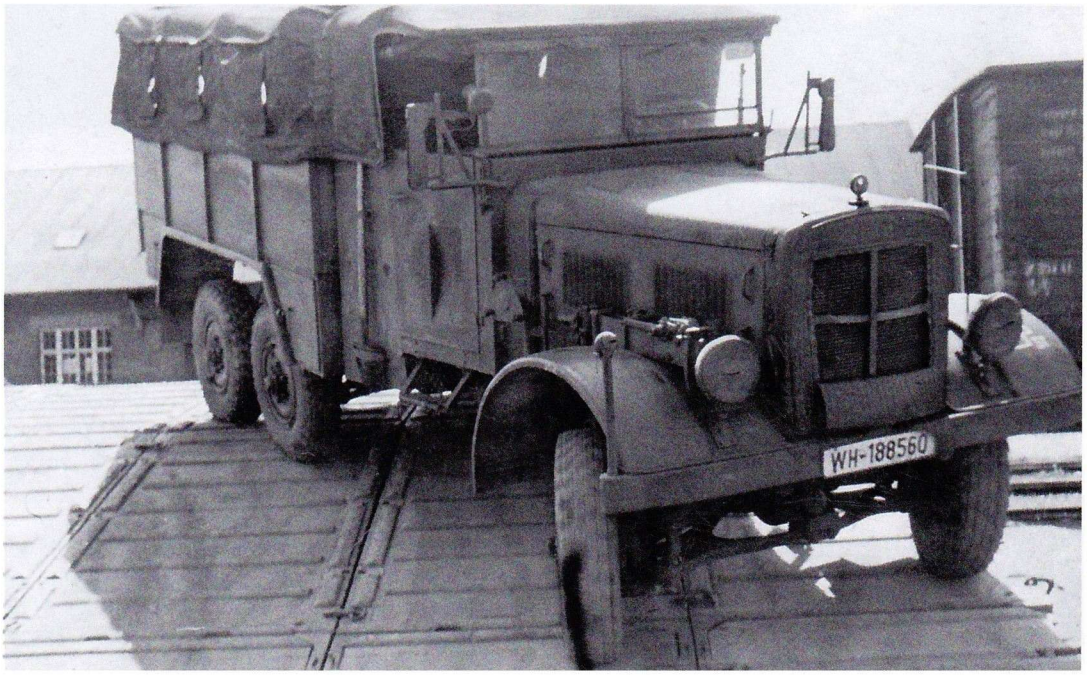
Ungarn, im März 1941. Ein Fahrzeug der Nachrichten-Abteilung 4 der 14. Panzer-Division.
Hungary, March 1941. A vehicle of the signals unit 4 of the 14th Panzer-Division. **(LK)**



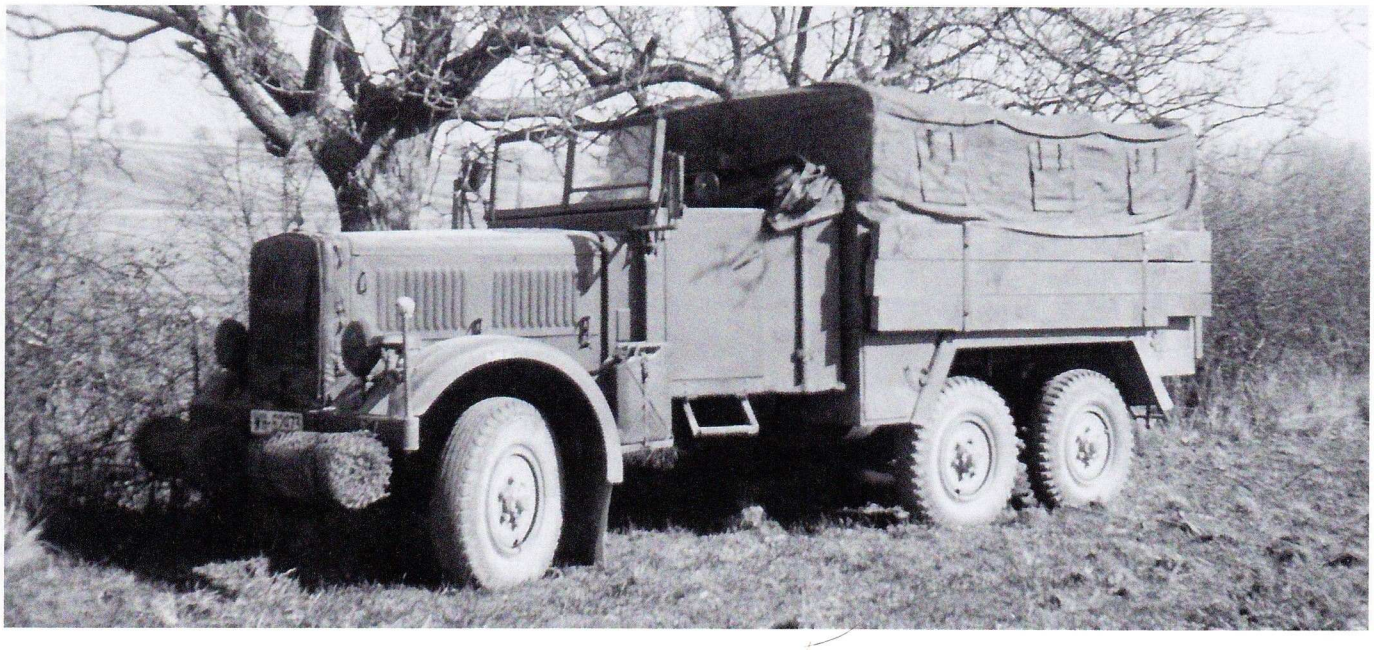
Ein HWA 526 D bei der Bahnverladung in Oldenburg. Gut erkennbar ist, dass nur auf der rechten Fahrzeugseite ein Reserverad angebracht war.
A HWA 526 D Einheitsdiesel during loading for railroad transport in Oldenburg, Germany. Good to recognize is that only one spare wheel was carried on this type of truck and mounted to the right side of the body. **(HH)**

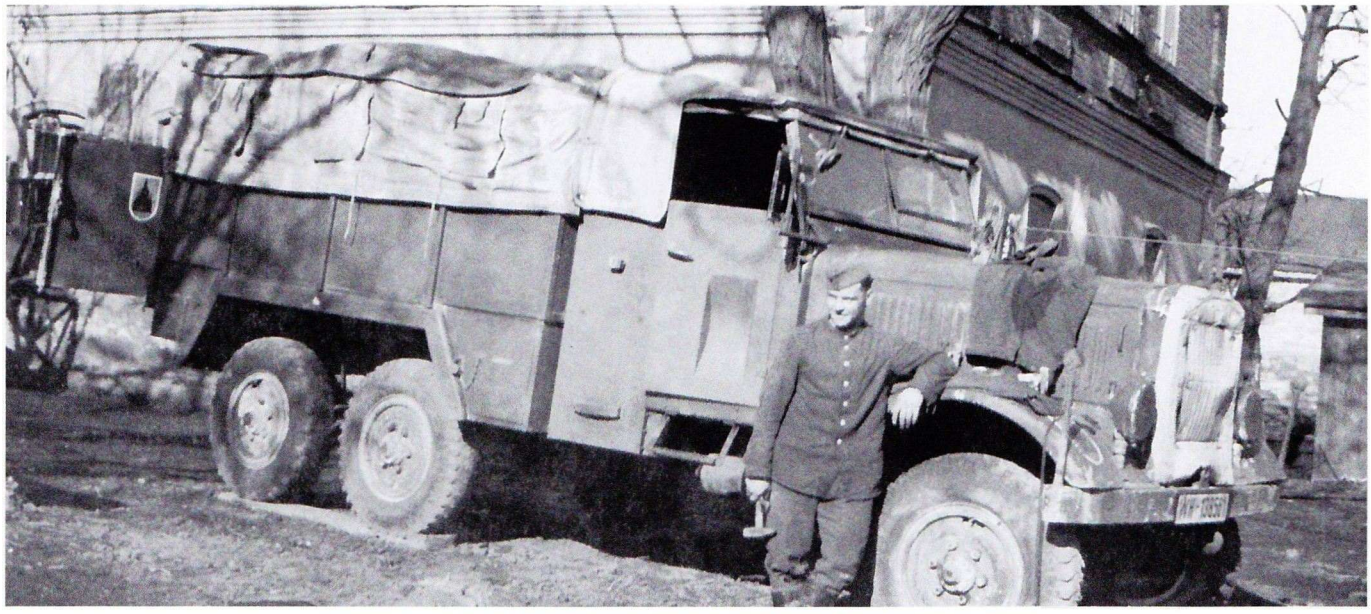
Balkan, April 1941. Ein Kfz. 77, Fernsprech-Kraftwagen auf leichtem Einheits-Lkw, zur 1. Panzer-Division gehörend.
On the Balkans, April 1941. A Sd.Kfz. 77 Fernsprech-Kraftwagen auf leichtem Einheits-Lkw signals truck of the 1st Panzer-Division. **(HH)**

Der Einheitsdiesel des Stabes einer Nachrichten-Abteilung verlässt den Transportzug. Das Reserverad fehlt.
The Einheitsdiesel of the staff of a signals unit rolling off the train. Note the missing spare wheel. **(HH)**



Interessante Ausrüstungsdetails zeigt dieser Wagen: aus Maschendraht bestehende Faschinenbündel und zusätzliche Bretter als Beladunghilfe.
Interesting details on this truck: the mesh-wire fascines and planks for loading/unloading. **(HH)**

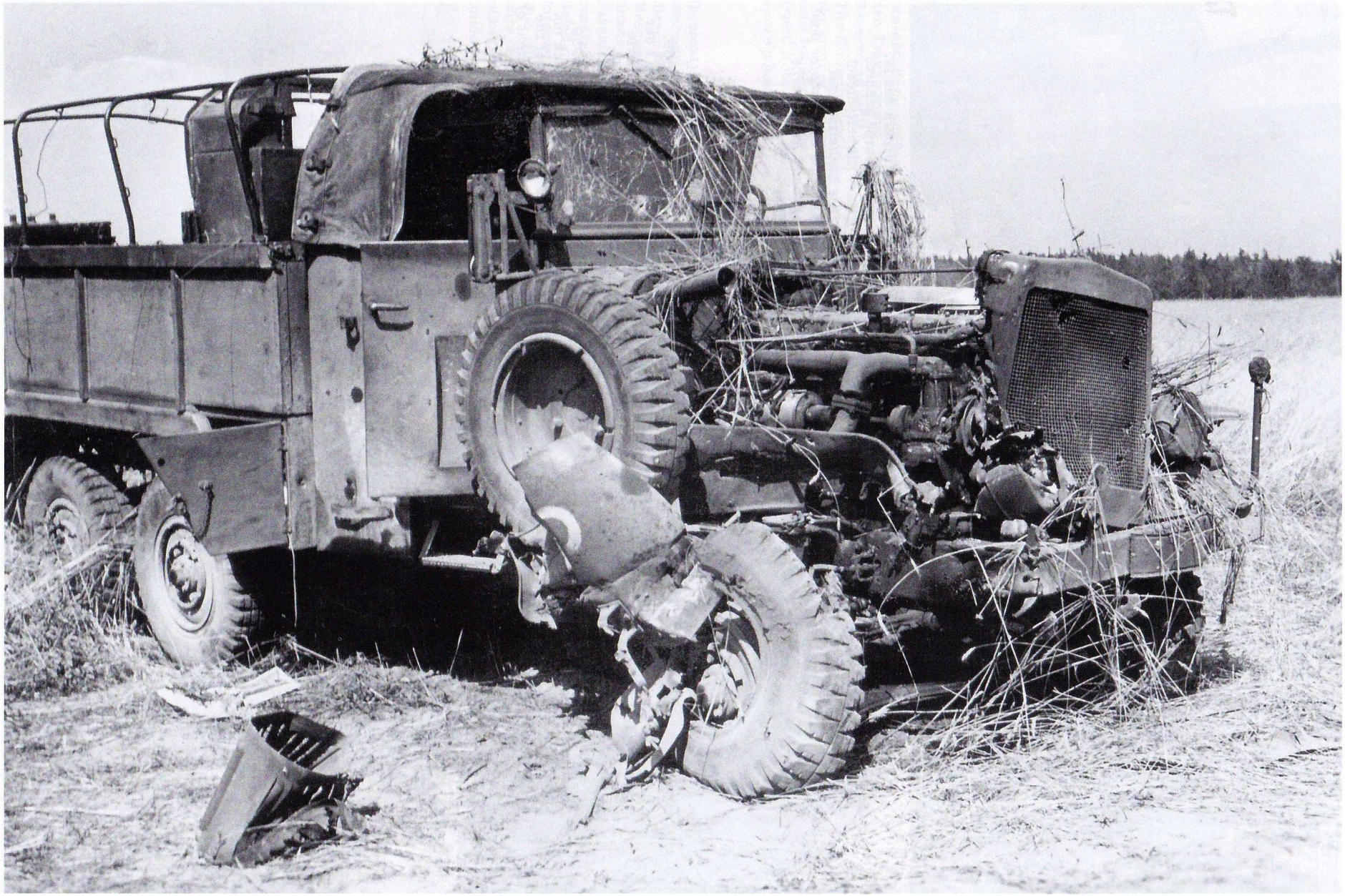


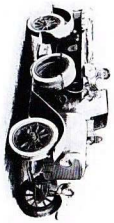


Zum Fuhrpark des IV. Armee-Korps gehörte dieser Einheitsdiesel.
This Einheitsdiesel belonged to the motor pool of the IV Army Corps.
(HH)

Polen, September 1939. Der Munitionswagen I der 2. Batterie des Artillerie-Regiments 103 der 4. Panzer-Division.
Poland, September 1939. The ammunition truck no. I of the 2nd battery of the 103rd artillery regiment of the 4th tank division.
(HH)

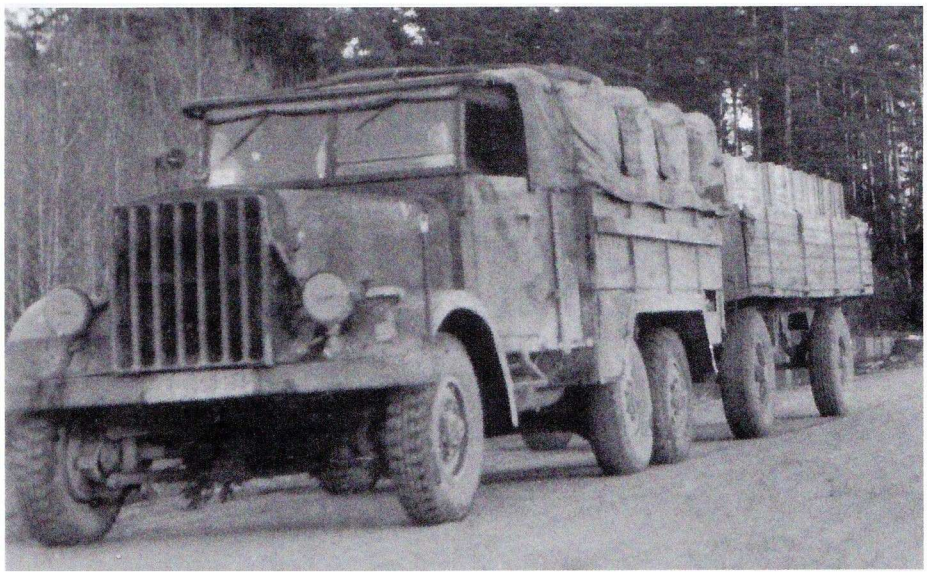
Juni 1941, wenige Tage vor dem Angriff auf die Sowjetunion, Unternehmen „Barbarossa". Bei der 2. Kompanie des Pionier-Bataillon 39 der 3. Panzer-Division liefen diese Einheitsdiesel.
June 1941, just a few days before operation "Barbarossa" - the German assault into the Soviet Union. These Einheitsdiesel trucks are part of the 2nd company of engineer battalion 39 of the 3rd Panzer-Division.
(HH)





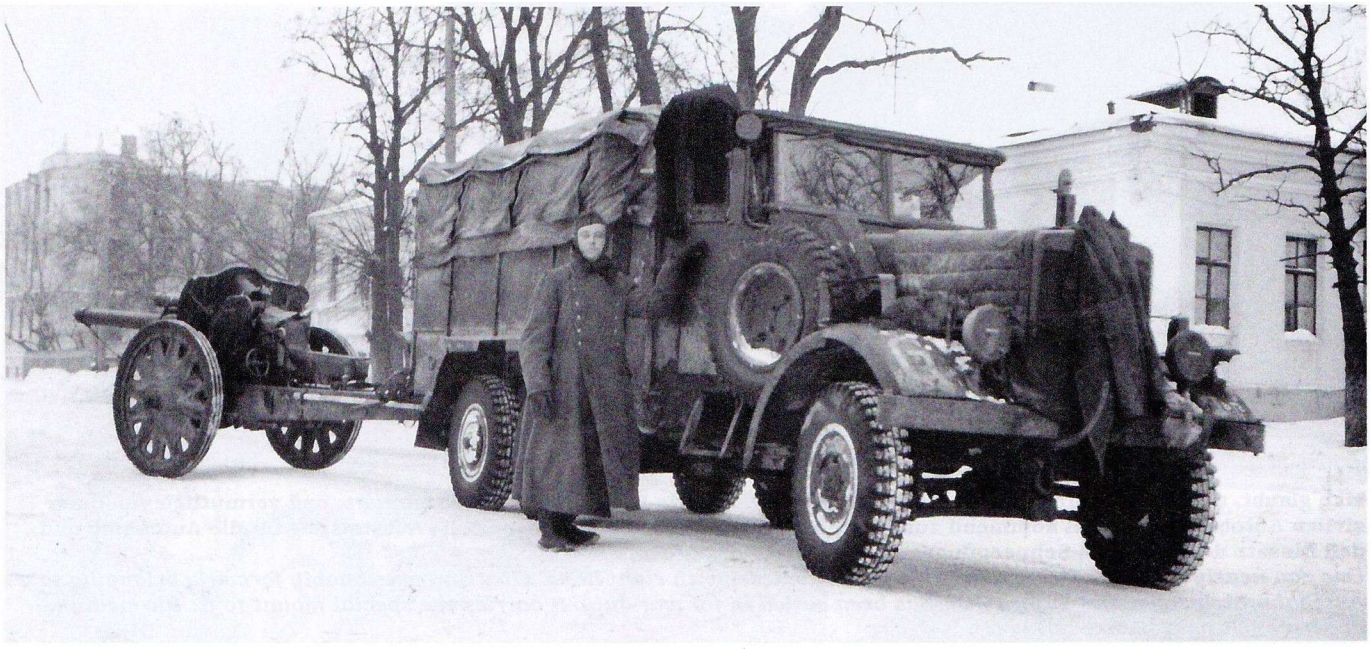
Nahe Rossjukowitshi hat dieser leichte Einheits-Lastwagen am 16. August 1941 durch einen russischen Bombentreffer erhebliche Schäden erlitten. Sie ermöglichen uns aber einen guten Einblick in den Motorraum. Der Wagen gehörte vermutlich zur 15. Infanterie-Division.
On 16 August 1941 this leichter Einheits-Lastwagen was heavily damaged by a close hit of a Russian bomb near Rossyukovitshi. The damages allow a closer look into the engine compartment. The vehicle probably belonged to the motor pool of the 15th infantry division. **(HH)**

Tiefer „Zuckersand" machte fallweise auch den Allrad-Antrieb nutzlos!
Deep sand often made even all-wheel drive futile! **(HH)**



Nur selten im Anhängerbetrieb zu sehen, zeigt dieser HWA 526 D zudem einen ungewöhnlichen Kühlerschutz.
This HWA 526 D seen here in connection with the rarely used trailer, shows an unusual radiator protection. **(HH)**

Ebenfalls ungewöhnlich: ein Einheitsdiesel als Zugfahrzeug für eine 10,5 cm leichte Feldhaubitze 18.
Also rare, an Einheitsdiesel in the tow-tractor role for the 105mm light field howitzer 18. **(HH)**



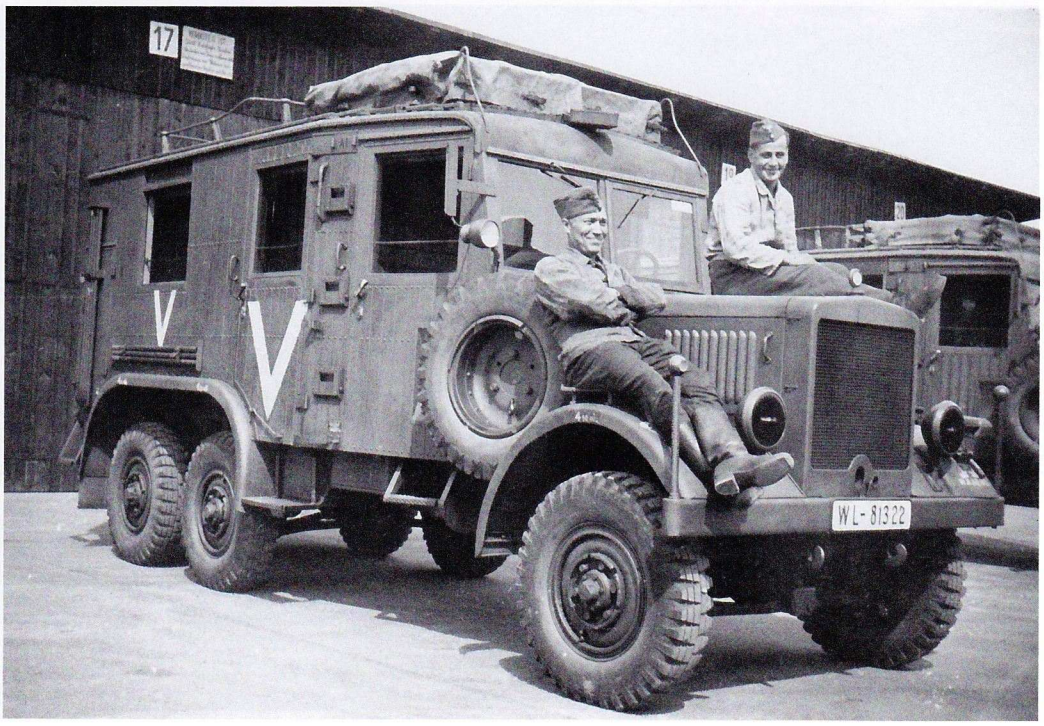
Zur Werkstatt-Kompanie der 7. Panzer-Division gehörend, zeigt dieser Einheitsdiesel ausführliche Angaben zur Nutzlast, wobei zwischen Strasse (2400 kg) und Gelände (1500 kg) unterschieden wird.
This Einheitsdiesel, belonging to the workshop-company of the 7th Panzer-Division, shows interesting markings for payload on-road (2,400kg) as well as off-road (1,500kg). **(HH)**

Man glaubt, den Diesel röhren zu hören! Dieser leichte Einheits-Lastwagen, rechtsgesteuert, und vermutlich von einer zivilen Autobahn-Meisterei kommend zum Kriegsdienst befohlen, trägt die spezielle Ausstattung für die Aufnahme und den Einsatz des mittleren Schneepfluges „K".
One can nearly hear the diesel roar! This Einheitsdiesel with right-hand drive and presumably formerly belonging to a Autobahn highway maintenance pool has been called in for war-duty. It carries the special mount to fit the medium snow-plough type "Schneepflug K". **(HH)**

Mit einer seitlichen Tür zur Ladefläche versehen, könnte es sich hier um einen Meßstellen-Kraftwagen Kfz. 63 handeln.
With a door in the side of the cargo compartment, this could be a surveying truck Kfz. 63. **(HH)**

Als Werkstattwagen genutzt, ist dieser Einheitsdiesel nicht eindeutig zuzuordnen. Möglicherweise gehörte er zur leichten Flak-Abteilung 74. Das Abzeichen wurde von verschiedenen Einheiten genutzt.
Used as a workshop truck this Einheitsdiesel belonged to an unknown unit, possibly light anti-aircraft unit 74. **(HH)**

Diesen speziell als Abschlepp- und Schneeräumwagen ausgerüsteten HWA 526 D der „bewegl. Kfz J. Komp. 163" sieht man hier in zweckentfremdeter Nutzung.
This HWA 526 D of the "bewegl. Kfz J. Komp. 163" has been fitted with specialised tow and snowplough equipment. **(HH)**



Zu einer nicht identifizierten Luft-Nachrichten-Abteilung gehörte dieser Einheitsdiesel mit geschlossenem Aufbau. Es handelt sich um ein Kfz. 302, leichter Funkkraftwagen Kurz-/Langwelle. Die Bedeutung der „V"-Markierungen konnte leider nicht ermittelt werden.
An Einheitsdiesel, belonging to an unidentified Luftwaffe signals unit is fitted with a closed superstructure and serves as a short-wave/long-wave transmitter under the designation "Kfz. 302, leichter Funkkraftwagen Kurz-/Langwelle". The meaning of the "V" marking could not be verified.
(HH)

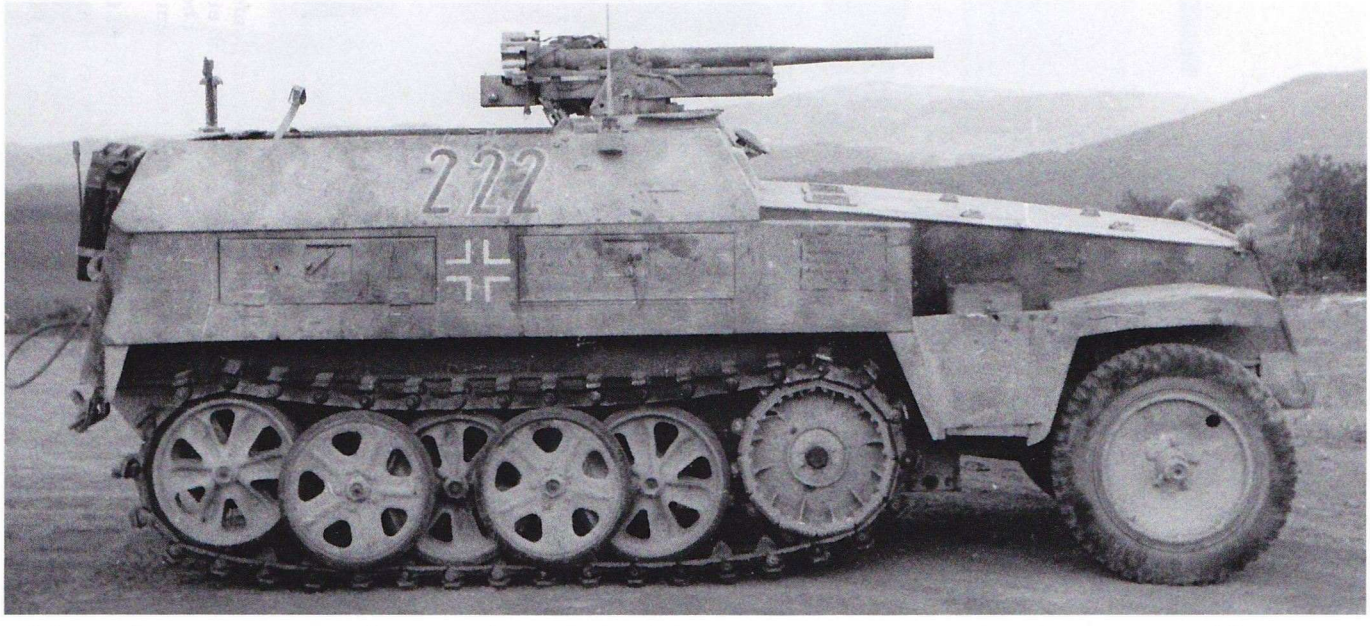
1941 in der Ukraine fotografiert, wurde dieser Auswertewagen Kfz. 62 des Artillerie-Regiments der 23. Infanterie-Division durch einen russischen Artillerietreffer schwer, aber sicher nicht irreparabel, beschädigt.
Taken in 1941 in the Ukraine, this photograph shows a Kfz. 62 Auswertewagen data analysis vehicle of the artillery regiment of the 23rd infantry division. Heavily damaged by a Soviet artillery shell it is not beyond repair.
(WO)

Eine Marschpause nutzend, prüft der Fahrer dieses Druckereikraftwagens, Kfz. 62, den Motor. Regelmäßige Wartung war trotz aller Robustheit im Interesse der Zuverlässigkeit geboten!
During a halt the driver of this printing truck Druckereikraftwagen Kfz. 62 checks the engine. Regular maintenance was a key requirement within the Wehrmacht.
(HH)

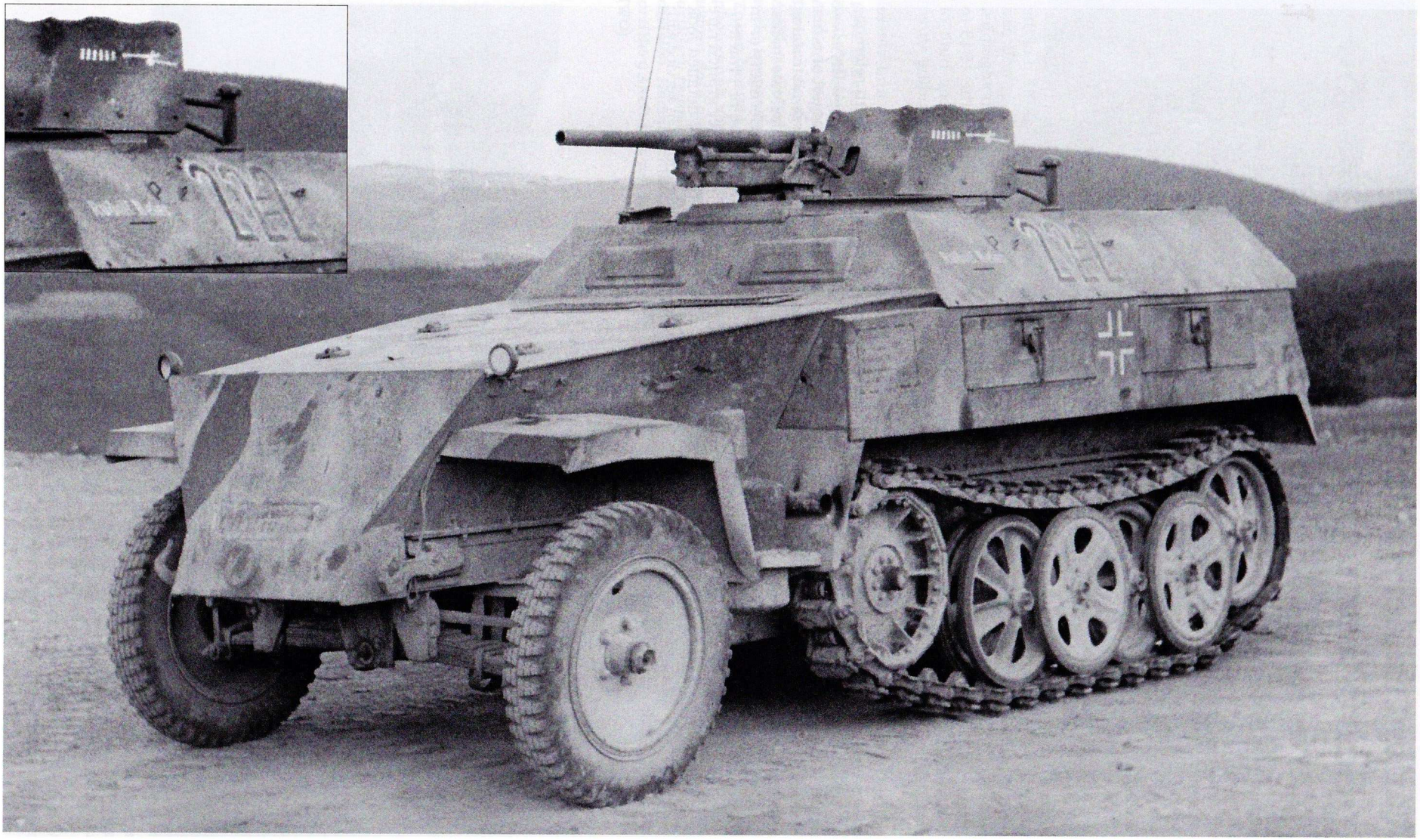
Varianten der späten Ausführung
Leichter Schützenpanzer Sonder-Kfz. 250
Half track - late production variants

Manchmal ergibt der Zufall, dass seltenes und ungewöhnlich gutes Bild-Material aus dem 2. Weltkrieg gleich in konzentrierter Form auftaucht und gesichert werden kann. Die hier vorgelegte Bildauswahl entstammt einem solchen glücklichen Moment im langjährigen Sammlerdasein des Autors. Die Halbkettenfahrzeuge des Typs Sd.Kfz. 250/251 bildeten während des 2. Weltkrieges das Rückgrat der geländegängigen Transportfahrzeuge für den Gefechtseinsatz. Die kombinierte Auslegung Rad/Kette ermöglichte es, den Kampfpanzern ins Gefecht zu folgen und sowohl den aufgesessenen als auch abgesessenen Kampf zu führen.
Die vorgestellten vier verschiedenen Modelle zeigen zwar nur eine kleine Auswahl der möglichen Ausführungen des Sonder-Kfz. 250 und können dieses, in 12 Varianten und zwei Bauformen hergestellte, interessante Fahrzeug thematisch nur anreißen. Die Fotos gewinnen jedoch durch den Umstand, dass es sich bei den Abbildungen durchweg um Wagen der zwischen 1943 und 1944 mit rund 4500 Exemplaren zwar relativ oft gebauten, aber vergleichsweise selten abgelichteten späten und vereinfachten Bauserie handelt und dabei drei der behandelten Versionen über eine schwerere Bewaffnung als die Fahrzeuge der Basisausführung verfügen. Leider ist uns die Geschichte dieser offenbar professionell erstellten Fotoserie nicht bekannt – vermutlich wurden die Bilder für eine Dienstvorschrift oder ähnliche Unterlagen bei einer Ersatz- oder Ausbildungseinheit der Panzer-Aufklärungstruppe angefertigt. Sie dürften 1944 an einem Standort im sogenannten Heimat-Kriegsgebiet entstanden sein, vermutlich in der damaligen Ostmark (Österreich) oder im ehemaligen Protektorat Böhmen und Mähren (Tschechoslowakei).

Sometimes, sheer luck is required to purchase rare or unique photographical material of World War II origin. The photographs shown in this chapter are part of these "lucky moments" in collecting documents over a long period of time. The half-tracked infantry carrier series Sd.Kfz. 250/251 formed the backbone of the off-road capable infantry fighting vehicles of the Wehrmacht in World War II. The combined wheeled/tracked design permitted these vehicles to follow the tanks into combat and allowed the infantry to engage the enemy mounted or dismounted.
The four variants of the late production batch of the Sd.Kfz. 250 half track shown here are only a small selection of the 12 types built of the two variants of the vehicle and can consequently only highlight some aspects. The photographs, however, are some of just a few available on the 1943 to 1944 production series. 4,500 vehicles had been built of this simplified design of the Sd.Kfz. 250 including three variants with heavy armament.
Unfortunately the background history of why and where these pictures have been taken are not filed. With reference to the professional quality it can be assumed that they had been prepared for later use in a technical manual or other training and instruction purposes at a reserve or training unit of the Panzeraufklärungstruppe reconnaissance forces. Taken presumably in 1944 at a location in Germany or in the occupied countries, the Ostmark (Austria) or Protektorat Böhmen und Mähren (Czechoslovakia) they grant a rare opportunity to have a closer and technically detailed look on these precious late-war infantry workhorse in service with the German Wehrmacht.



Leichter Schützen-Panzerwagen (3,7cm Pak), Sd.Kfz. 250/10. Es handelt sich hier um ein schon etwas verschlissenes Exemplar – siehe fehlendes Schutzblech der Vorderachsaufhängung. Es dürfte nach dem Fronteinsatz seiner Einheit zur Auffrischung oder Neuaufstellung in das rückwärtige Gebiet, in dem die Fotos dieses Beitrages entstanden, verlegt worden sein.
A "Leichter Schützen-Panzerwagen (3,7cm Pak), Sd.Kfz. 250/10" anti-tank gun half track. An already worn out vehicle, note the missing mudguard, that was returned from frontline use to the hinterland presumably for the creation of a new unit. **(HH courtesy Tankograd)**



Die als „Zugführer-Wagen" bezeichnete Version existierte in beiden Bauformen des Sd.Kfz. 250 und trat bereits seit 1940 in Erscheinung. Auch wenn die aufmontierte 3,7cm-Pak 35/36 nicht mehr der Panzerabwehr genügte, war sie doch eine äußerst präzise schießende Waffe und damit nützlich gegen andere Punktziele. Der Bildausschnitt zeigt typische Merkmale der Frontverwendung des vorstehend behandelten Sd.Kfz. 250/10: die seitlich aufgemalte taktische Nummer „222", die Abschuss-Bilanz für sechs niedergekämpfte Geschütze am Schutzschild der 3,7cm-Pak sowie den Namen „Rudolf Heier" in Höhe des Fahrerplatzes – vermutlich angebracht zum Andenken an ein gefallenes Besatzungsmitglied.

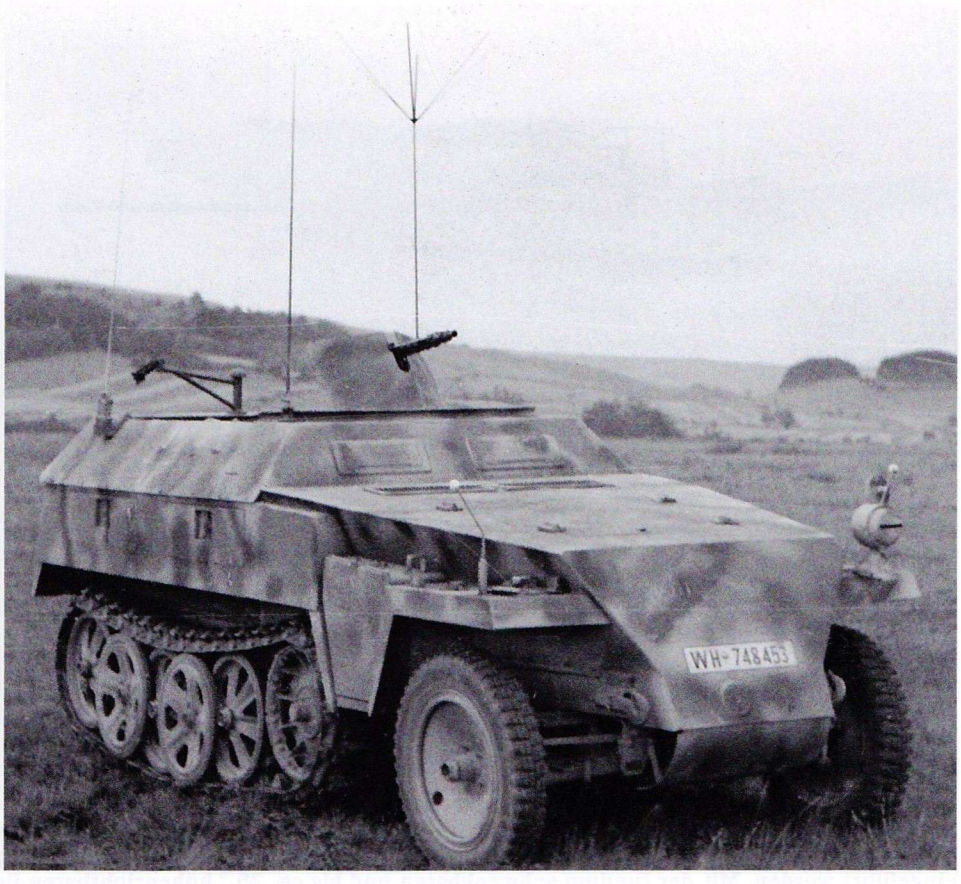
The so-called "platoon-leader" variant of the Sd.Kfz. 250 existed both in the early and late variants of this family of vehicles. Already introduced in its early version in 1940 the Sd.Kfz. 250/10 was armed with the 37mm anti-tank gun Pak 35/36. The weapon did not prove to be effective against tanks but showed a significant punch and accuracy when used against infantry targets. The small inlay shows a typical feature of this range of vehicles, the tactical number "222", the kill-markings for six destroyed enemy guns on the gun shield and the name "Rudolf Heier" - presumably in memory of a killed crewmember.

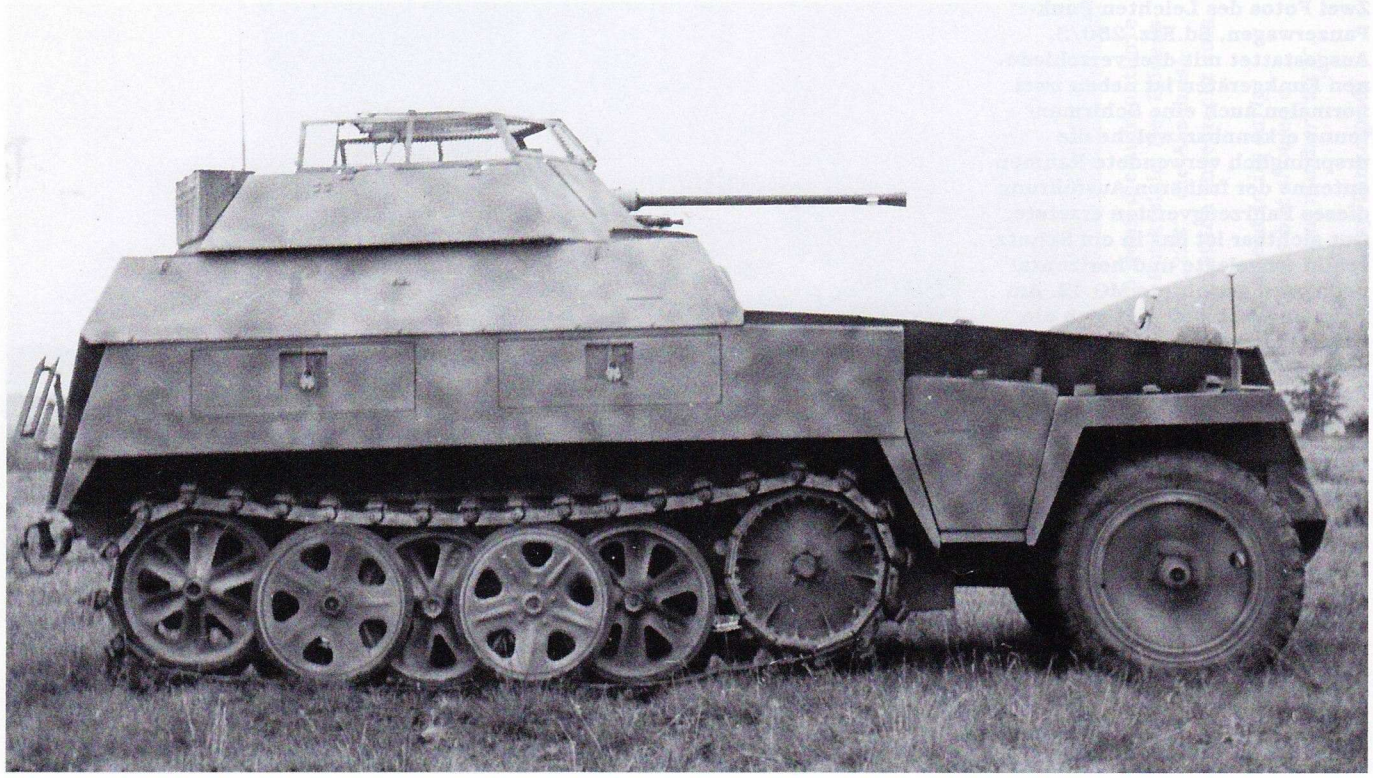
(HH courtesy Tankograd)

Zwei Fotos des Leichten Funk-Panzerwagen, Sd.Kfz. 250/3. Ausgestattet mit drei verschiedenen Funkgeräten ist neben zwei normalen auch eine Schirmantenne erkennbar, welche die ursprünglich verwendete Rahmenantenne der früheren Ausführung dieses Fahrzeugversion ersetzte. Gut sichtbar ist das in ein Schutzschild eingelegte und horizontal nach vorn gerichtete MG 42. Am Fahrzeugheck befindet sich ein zusätzlicher Schwenkarm, mit dessen Hilfe bei zwar begrenztem Feuerbereich auch der Luftziel-Beschuss mit dem MG möglich war.

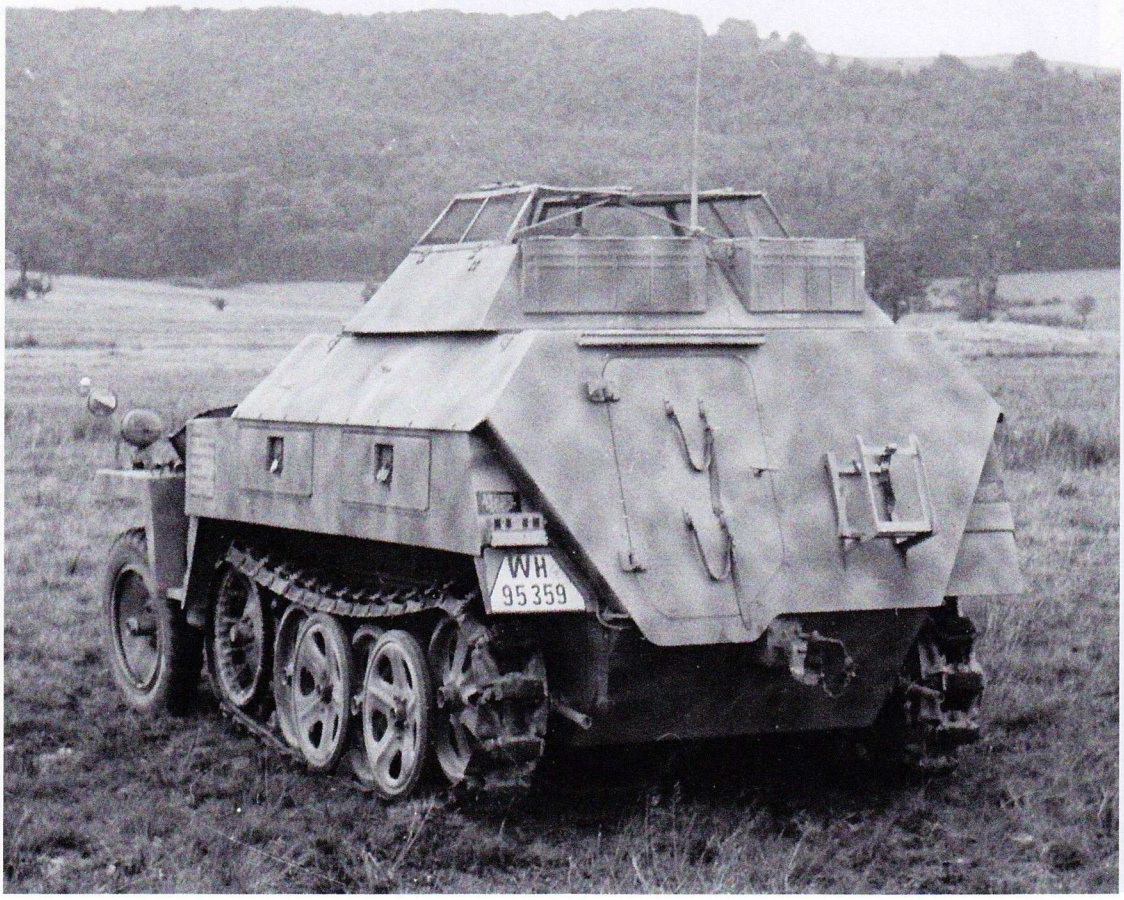
Two photographs of the "Leichter Funk-Panzerwagen, Sd.Kfz. 250/3" radio-communication variant equipped with three different radios. Note aside from the standard whip antenna the umbrella-type antenna which replaced the earlier bulky frame antenna. Good to recognize is the MG 42 machine-gun in its mount with protective shield. An additional machine-gun mount is fitted to the rear upper hull allowing limited engagements against aerial targets.

(HH courtesy Tankograd)

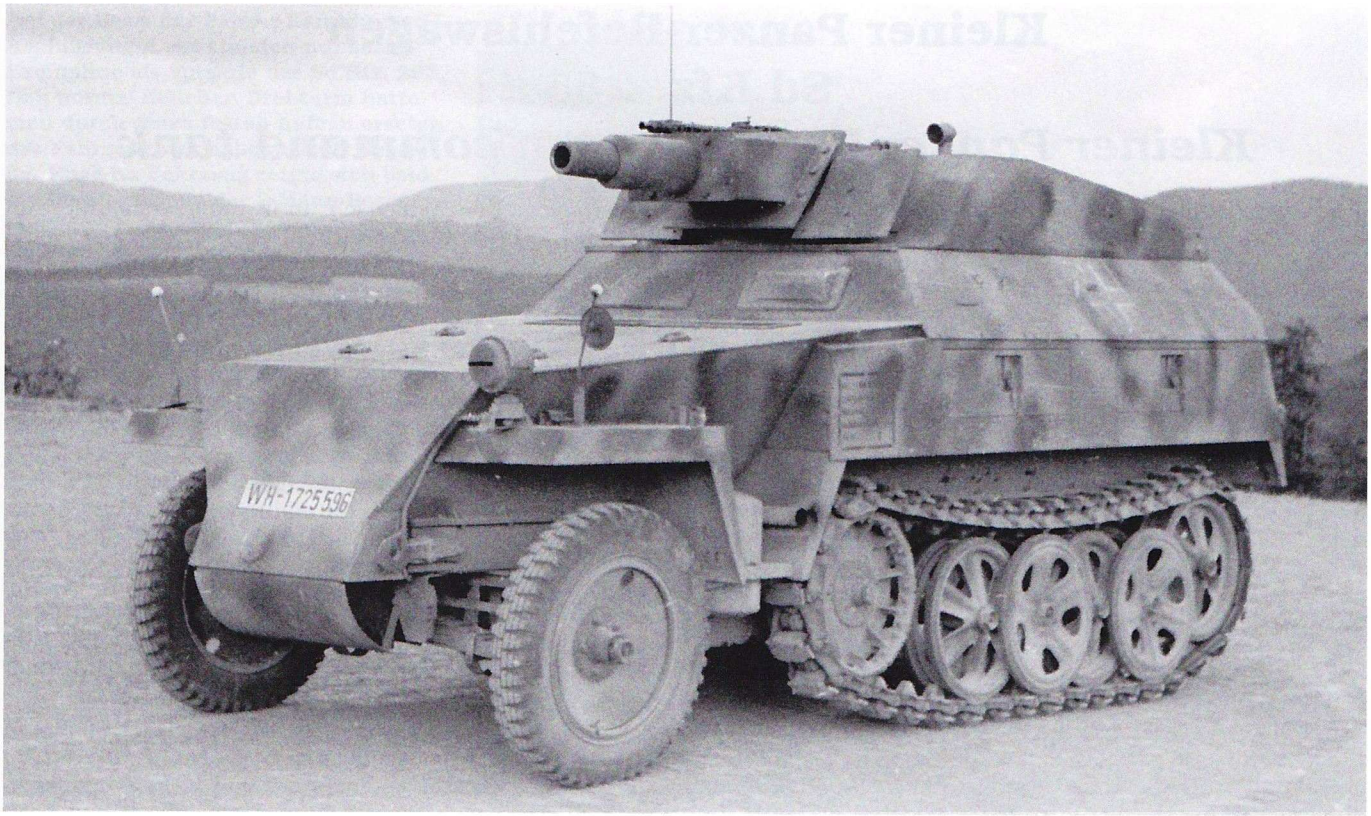




Leichter Schützen-Panzerwagen (2cm), Sd.Kfz. 250/9. Das mit einer 2cm-Kampfwagen-Kanone 38 in Hängelafette 38 und koaxialem MG 42 ausgerüstete Fahrzeug diente in Ergänzung der normalerweise in dieser Rolle verwendeten Radpanzer hauptsächlich als Panzerspähwagen. Es war bereits 1942 auch schon als Modell der ersten Bauausführung in kleiner Serie eingeführt worden. Mit der rundum schwenkbaren und bis ca. 75 ° höhenrichtbaren Bewaffnung war auch der eingeschränkte Beschuss von Flugzeugen möglich und damit eine zumindest behelfsmäßige Truppen-Luftabwehr gegen die in der zweiten Kriegshälfte immer stärker auftretende alliierte Tieffliegergefahr gegeben.

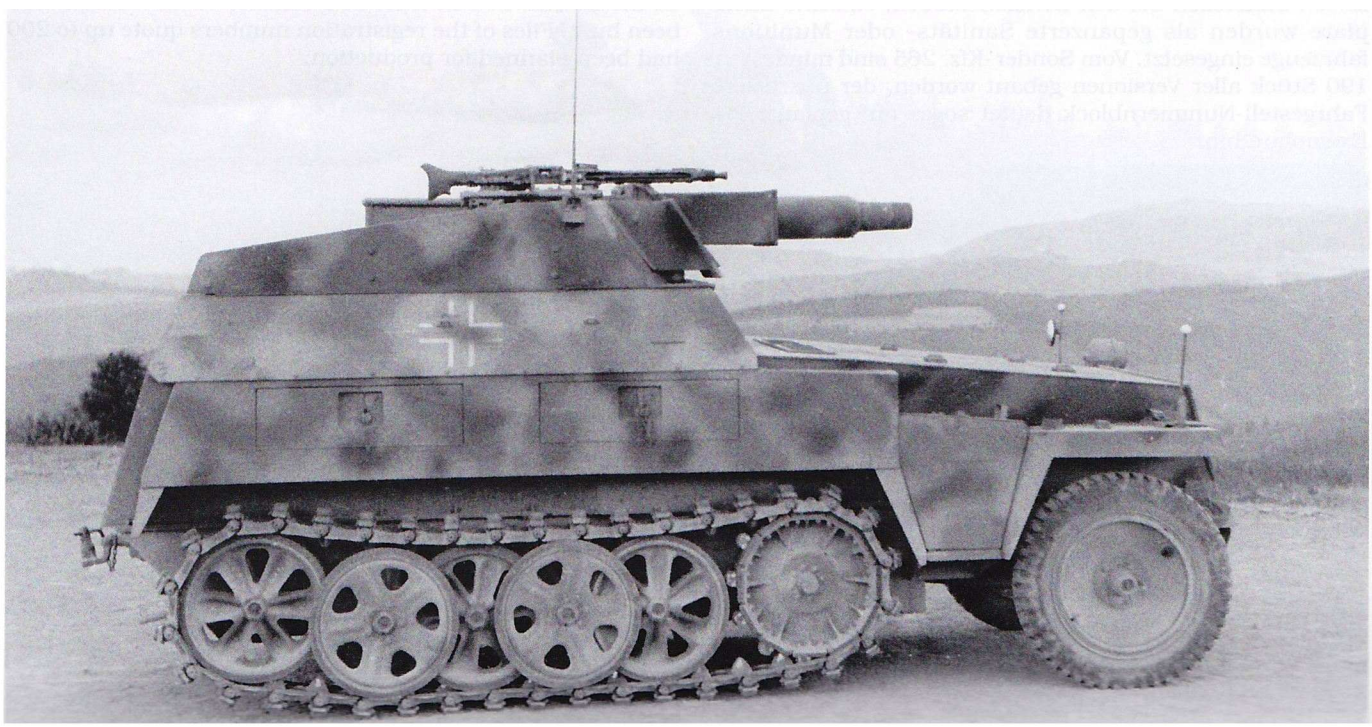


The "Leichter Schützen-Panzerwagen (2cm), Sd.Kfz. 250/9", armed with a 20 mm Kampfwagen-Kanone 38 gun in free-swinging carriage plus coaxial MG42 machine gun served in the support or replacement role for the armoured reconnaissance cars. Already in 1942 an early series variant had been converted in this way and introduced in small numbers. The main armament could be rotated by 360° and elevated by 75° allowing engagements of the main armament even against aircraft - a crucial defence measure in the late war years of Allied supremacy in the air.
(HH courtesy Tankograd)



Leichter Schützen-Panzerwagen (7,5cm), Sd.Kfz. 250/8. Nur in der späten Bauform existierend und etwas überladen wirkend, kam diese mit der 7,5 cm Kanone 51 L/24 und einem separat lafettierten MG 42 ungewöhnlich stark bewaffnete Version des Sd.Kfz. 250 seit Herbst 1943 zur Truppe. Das Fahrzeug diente als Unterstützungswaffe bei den Panzergrenadieren sowie den Panzeraufklärungs-Abteilungen, welche mit den Halbketten-Panzerwagen der Baureihe 250 ausgerüstet waren. Nur 20 Schuss Munitionsvorrat für die Hauptwaffe lassen Konzeption und Nutzen des Fahrzeugs allerdings zweifelhaft erscheinen.

The "Leichter Schützen-Panzerwagen (7,5cm), Sd.Kfz. 250/8" gun-carrier existed only in the late-production series of the Sd.Kfz. 250. The design looks a little bit "over-the-top" with the bulky 75mm gun 51 L/24 main armament. Along with its machine-gun fitted it was, on the other hand, a quite powerful opponent. Put into service in Autumn 1943 it served as a heavy support weapon with the armoured infantry and within reconnaissance units mainly equipped with the Sd.Kfz. 250 standard infantry carrier. The limited ready-ammunition complement of 20 rounds for the Sd.Kfz. 250/8 made its actual combat effectiveness doubtful. **(HH courtesy Tankograd)**



Kleiner Panzer-Befehlswagen Sd.Kfz. 265

Kleiner Panzer-Befehlswagen command tank

Das Bestreben der Wehrmacht, die Kampffahrzeuge seiner neu geschaffenen Panzerwaffe zwecks besserer Führbarkeit durchgehend mit Funkgeräten auszustatten, deckte schnell ein entscheidendes Problem auf: die seit 1934 eingeführten, vergleichsweise kleinen Panzer-Kampfwagen I konnten aus Platzmangel nur einen Funk-Empfänger tragen. Die für die Befehlsgebung nötige zusätzliche Sendeanlage war in dem winzigen Panzer aber kaum unterzubringen. Deshalb entwickelte man ab 1935 bei Daimler-Benz ein spezielles gepanzertes Führungsfahrzeug, den Kleinen Panzer-Befehlswagen (Sonder-Kfz. 265). Nach einzelnen Versuchsmustern und einer unbefriedigenden Vorserie - neben der räumlichen Enge überforderten die zusätzlichen Aufgaben die 2-Mann-Besatzung – kam auf der Basis des Panzer-Kampfwagens I, Ausführung B (Sd.Kfz. 101), die Serienausführung zur Truppe. Zwischen Ende 1936 und Frühjahr 1938 ausgeliefert, bot der spezielle Kastenaufbau des Fahrzeugs nun ausreichend Platz für die Funkgeräte-Ausstattung und jetzt drei Mann Besatzung, wovon sich ein Soldat ausschließlich dem Funkverkehr zu widmen hatte.

Eingesetzt wurde das Sd.Kfz. 265 zuerst auf allen Befehlsebenen der frühen Panzer-Regimenter. Mit der Einführung moderner Kampfwagen-Typen sank jedoch die Bedeutung des Kleinen Panzer-Befehlswagens; man fand ihn bald nur noch auf der Kompanieebene, während er bei den höheren Stäben durch den seit 1938 zulaufenden Großen Panzer-Befehlswagen (Sd.Kfz. 266/267/268), auf der Basis des Panzer-Kampfwagens III aufbauend, ersetzt wurde. Mit dem Ausscheiden der Kampfpanzer I aus den Frontverbänden führte man die freigewordenen Sd.Kfz. 265 ab 1940 verstärkt anderen Aufgaben zu. Sie kamen nun beispielsweise als Führungsfahrzeuge zu den Panzerjäger- und Panzerpionier-Einheiten oder dienten als Beobachtungspanzer für die Artillerie der Panzerdivisionen. Eine Reihe lief auch als gepanzerte Funkstellen bei den Divisionsstäben, einzelne Exemplare wurden als gepanzerte Sanitäts- oder Munitionsfahrzeuge eingesetzt. Vom Sonder-Kfz. 265 sind mindestens 190 Stück aller Versionen gebaut worden, der überlieferte Fahrgestell-Nummernblock deutet sogar auf geplante 200 Exemplare hin.

The decision of the Wehrmacht to fit radio-communication equipment into the tanks of the newly created Panzerwaffe soon made a specific problem obvious. The Panzer-Kampfwagen I light tanks, introduced from 1934, were too small to carry such equipment inside the fighting compartment. The additionally required transmitters were simply to large in dimension. As a consequence the company of Daimler-Benz developed from 1935 a specialised command tank, the so-called Kleiner Panzer-Befehlswagen (Sonder-Kfz. 265). After several prototypes and an unsatisfying pre-series production - besides the lack of space inside the vehicle the two-man crew was overburdened with the addtional task to handle the radios - a series-production variant was finally created.

Based on the chassis of the Panzer-Kampfwagen I, Model B (Sd.Kfz. 101) it could be delivered between late 1936 and early 1938. The new box-shaped superstructure provided the required internal space and a three-man crew, one of which to solely operate the radio. The Sd.Kfz. 265 command tank was foremost used on all command levels of the early Panzer regiments. With more modern combat vehicles available in the following years the significance of the Sd.Kfz. 265 in the command role became rudimentary and its use limited to company level. On higher command echelons it had been replaced from 1938 by the new Grosser Panzer-Befehlswagen Sd.Kfz. 266/267/268 on Panzerkampfwagen III chassis.

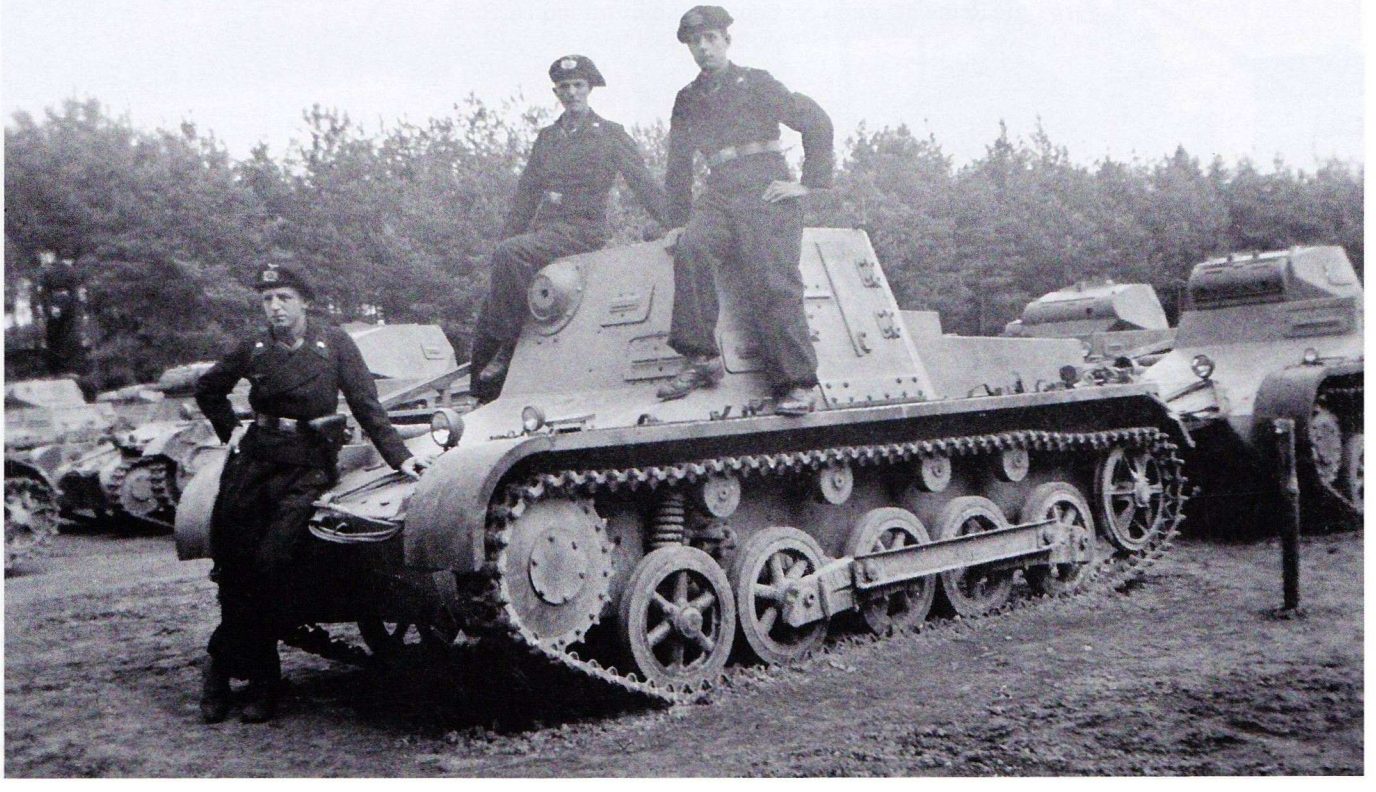
With the end of the service life of the Panzerkampfwagen I light tank within frontline units the remaining Sd.Kfz. 265 were, from 1940, given other tasks. These included the role as command vehicle in tank destroyer or armoured engineer units or their use as observation tanks for the artillery units of the Panzer divisions. Several Sd.Kfz. 265 were used as armoured radio-stations in divisional staff units. Some single vehicles were employed as armoured medevac vehicles or ammunition carriers.

Of the Sd.Kfz. 265 at least 190 vehicles of all variants had been built. Files of the registration numbers quote up to 200 had been planned for production.

Frühherbst 1937, in der Nähe von Neuruppin: eine Kompanie von Panzer-Kampfwagen I des Panzer-Regiments 6 hält unter Führung „ihres" Sd.Kfz. 265 eine Feldparade ab.
Autumn 1937, near Neuruppin: A company of Panzer-Kampfwagen I of Panzer-Regiment 6 on parade. The unit's Sd.Kfz. 265 command tank leads the column. **(HH)**

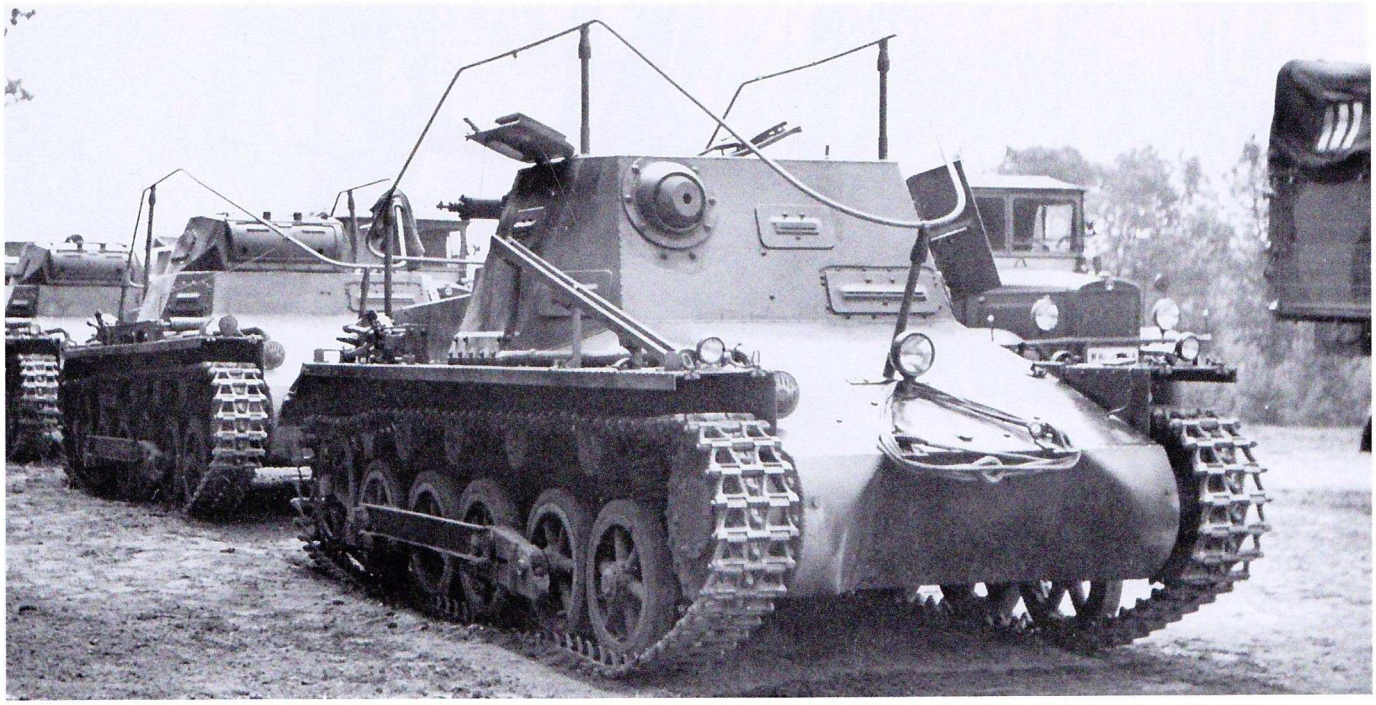
Auf der Basis des Panzer-Kampfwagen I, Ausführung A, entstanden nur sechs Exemplare als Vorserie des Sd.Kfz. 265. Den normal üblichen Drehturm hatte man durch einen festen Aufbau ersetzt, das Fahrzeug war unbewaffnet. Neben der Enge im Fahrzeug zeigte sich bald die Überforderung der 2-Mann-Besatzung durch die zusätzlichen Aufgaben als Führungsfahrzeug.
Based on the Panzer-Kampfwagen I Model A chassis only six command tanks had been built as pre-series trials vehicles. The rotating turret of the light tank had been replaced by a fixed superstructure, the vehicle was unarmed. Aside for the confined fighting compartment the two-man crew was the major disadvantage of this design.
(HH)

Auf dem Parkplatz in Grafenwöhr, September 1937. Vermutlich auf die Bahnverladung wartend, zeigt sich hier ein frühes Sd.Kfz. 265 der Serienausführung auf Basis des Panzer I, Ausführung B. Charakteristisch für die ersten Exemplare dieser Baureihe ist die fehlende Kommandantenkuppel.
At the parking lot of Grafenwöhr training ground, September 1937. This early Sd.Kfz. 265 of the series-production is presumably waiting for railroad transport. Typical for the Panzer-Kampfwagen I B based command tanks is the missing commanders cupola.
(HH)

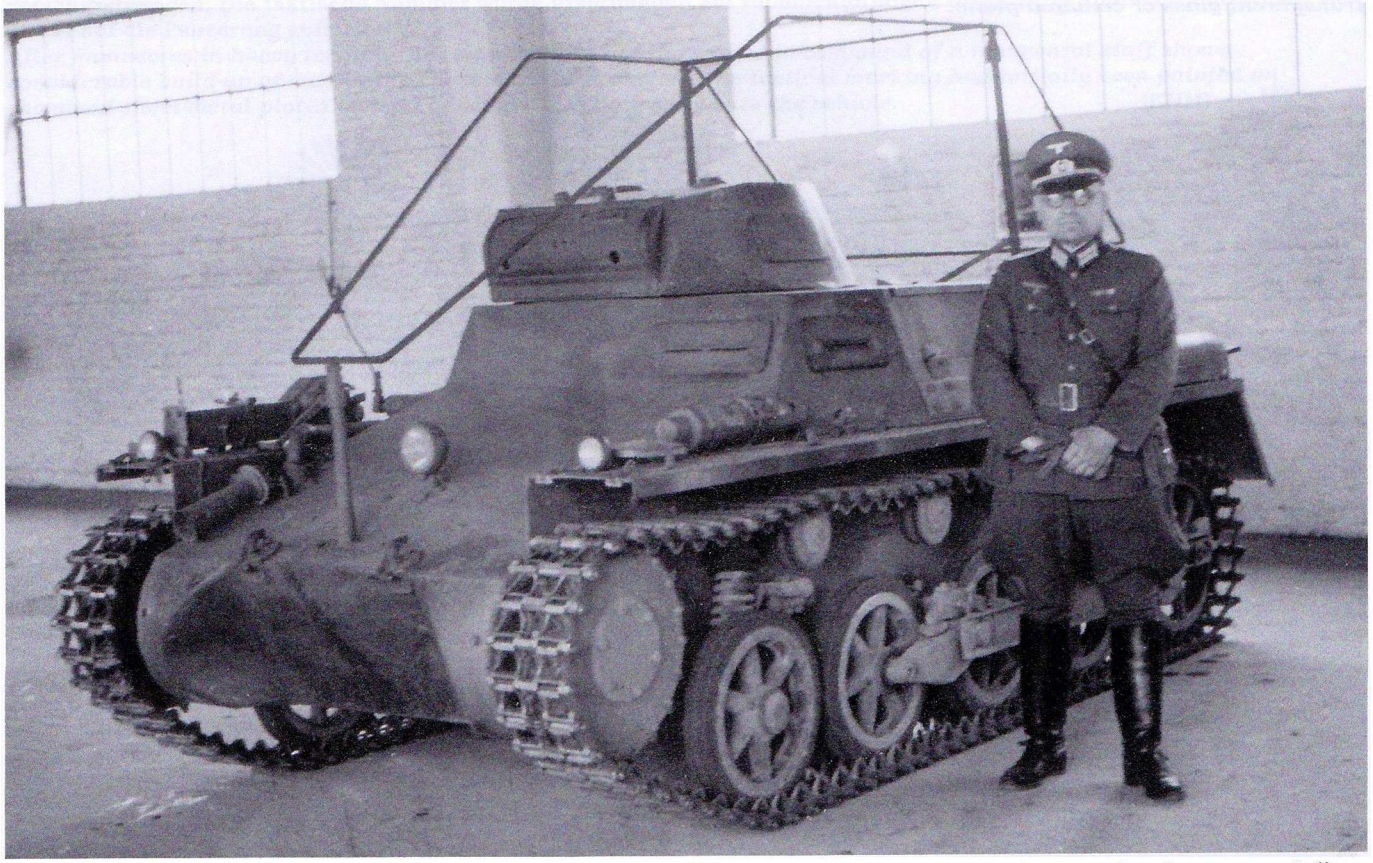


Manövereinsatz eines Kleinen Panzer-Befehlswagens. Das Fahrzeug gehörte wahrscheinlich zum Stab des Panzer-Regiment 8, siehe taktisches Zeichen auf der Heckplatte.
The Kleiner Panzer-Befehlswagen on exercise. This vehicle probably belonged to the staff unit of Panzer-Regiment 8, note the tactical marking on the rear hull. **(HH)**

Parade beim Panzer-Regiment 1. Bemerkenswert erscheint der frühe Befehlswagen des Kommandeurs der II. Abteilung, welcher mit einer unüblichen Rahmenantenne ausgestattet ist, jedoch keine Bewaffnung trägt.
Parade at Panzer-Regiment 1. Remarkable is the early command vehicle of the commander of the II. Abteilung fitted with an unusual frame antenna but no armament. **(HH)**



Beim Panzer-Regiment 1 durchgeführte Versuche bezüglich der Reichweitensteigerung der Funk-Sendegeräte führten zeitweilig zu verschiedenen Formen von Rahmenantennen auf den Befehlspanzern. Im Hintergrund ist ein ebenso ausgestatteter Panzer-Kampfwagen I Ausführung B erkennbar.
Trials to increase the transmission range of the radio-equipment were carried out at Panzer-Regiment 1 and led to a variety of frame-antenna designs for the command tanks. In the background a similarly equipped Panzer-Kampfwagen I Model B light tank. **(HH)**



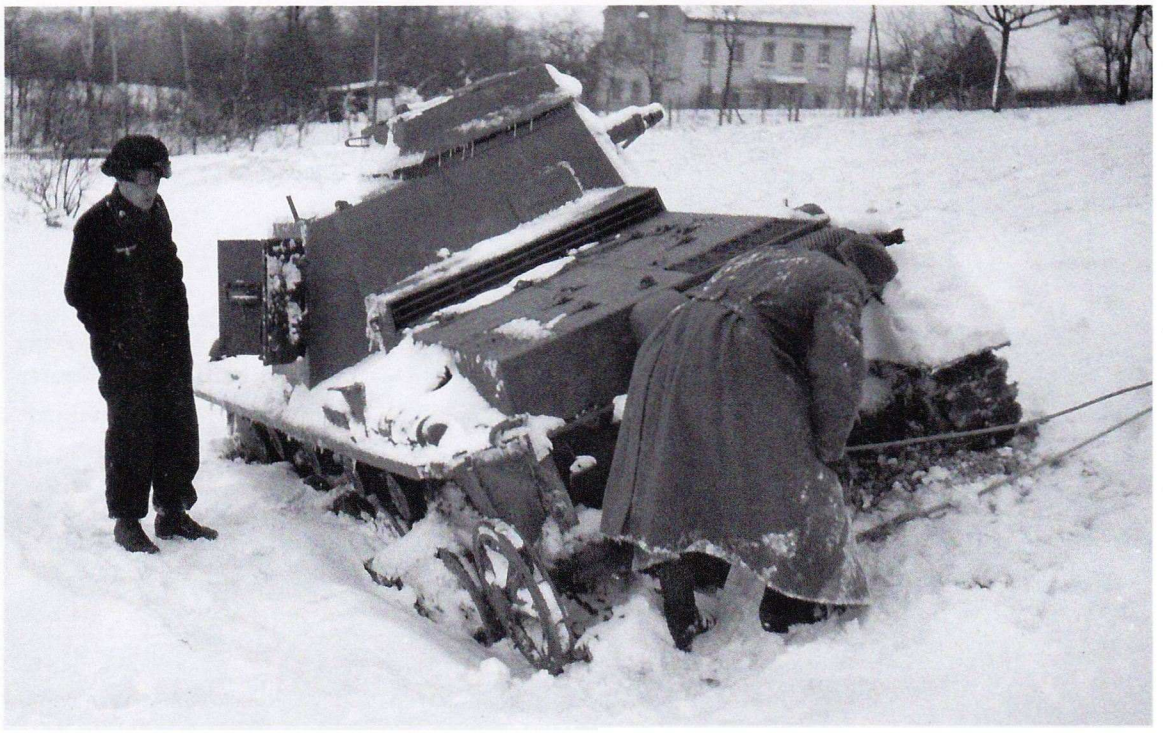
Im Truppenversuch rüstete man auch diesen Panzer-Kampfwagen I der Ausführung A mit einer Sendeanlage aus, möglicherweise bei der Heeres-Versuchsstelle in Kummersdorf. Mit Abschluss der Befehlswagen-Entwicklung wurden die erkannten Nachteile letztlich abgestellt.
For troop trials this Panzer-Kampfwagen I Model A has been equipped with a transmitter. The trials were presumably effected at the army proving ground at Kummersdorf. With end of the command tank development the recognised disadvantages had finally been eliminated. **(TA)**

Ein Kleiner Panzer-Befehlswagen Sd.Kfz. 265 und ein Kleiner Panzer-Spähwagen (Fu) Sd.Kfz. 223 sind am Waldrand untergezogen. In dieser Kombination konnten die Lageanfragen der Kampfpanzer direkt an die unterstellte Aufklärungskomponente weitergeleitet werden. Interessant erscheint, dass die MG-Halterung des Sd.Kfz. 265 durch eine Glas- oder Zelluloid-Scheibe ersetzt wurde.
Another Kleiner Panzer-Befehlswagen Sd.Kfz. 265 and a Kleiner Panzer-Spähwagen (Fu) Sd.Kfz. 223 armoured reconnaissance vehicle seeking cover in the woods. In this combination the tactical data of the Panzers could easily be transmitted to the subordinated recon-unit. Note that the machine-gun mount of the tank has been replaced by a transparent glass or celluloid plane. **(KHM)**

Ein Sonder-Kfz. 265 mit der taktischen Nummer des Führers der 5. Kompanie eines Panzer-Regiments. Solche Kennzeichen wurden um 1939 eingeführt, um die Zugehörigkeit einzelner Fahrzeuge innerhalb eines Regiments zweifelsfrei feststellen zu können.
A Sonder-Kfz. 265 with the tactical number of the commander of the 5th company of a Panzer regiment. Such markings were issued in 1939 to exactly identify the vehicles of one regiment. **(KHM)**

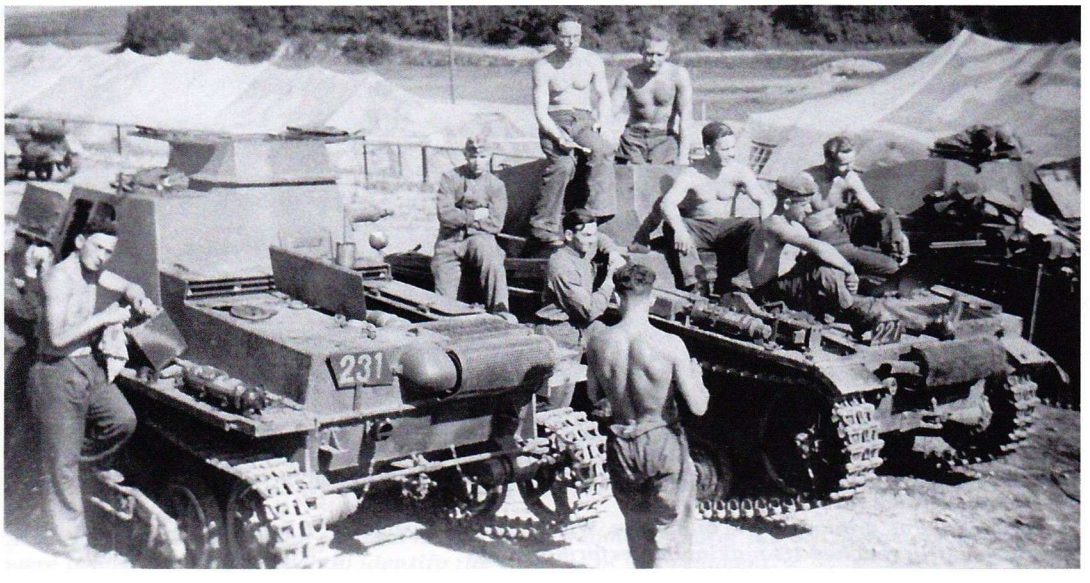
Nach schwerer Geländeausbildung zeigt sich der Wagen des Adjutanten eines Regimentsstabes mit erheblichen Laufwerkverschmutzungen. Die taktische Nummer wurde ursprünglich auf rhombenförmigen Blechtafeln anbracht, bevor man sie direkt auf die Panzerung aufmalte.
After maneuvres in heavy terrain, the command tank of the second-in-command of a regimental staff shows considerable build-up of mud in the chassis and suspension. The tactical marking had initially been painted on rhomboid sheet-metal plates instead of being applied directly onto the vehicle. **(KHM)**

Mit voller Kraft wühlt sich ein Sd.Kfz. 265 durch den Morast. Bei rund 6 Tonnen Gefechtsgewicht erreichten die 100 PS des Maybach „NL 38TR"-Motors hier schnell ihre Grenzen.
Using all its power, this Sd.Kfz. 265 gains ground in the quagmire. With a combat weight of 6 tons for the vehicle, the 100 hp Maybach NL 38TR engine swiftly reached its maximum performance. **(KHM)**



Dieses Sd.Kfz. 265 hat bei der Hangfahrt im Tiefschnee eine Kette verloren. Interessiert beobachtet der Fahrer die Bergungsarbeiten durch die Instandsetzungs-staffel der Abteilung.
This Sd.Kfz. 265 has lost one of its tracks on a slope in deep snow. The driver pays interested attention to the recovery attemps of the soldiers of the recovery unit.
(HH)

Fototermin eines Unteroffiziers der Panzertruppe vor zwei Kleinen Panzer-Befehlswagen. Am linken Fahrzeug erkennt man ein nur selten sichtbares abgestrebtes Gestänge, dessen Bedeutung nicht klar belegt ist. Vermutlich wurde hier bei Paraden ein Regiments-Stander angebracht.
Get ready for the press! This non-commissioned officer of the Panzer forces poses in front of two Kleiner Panzer-Befehlswagen command vehicles. On the left tank a rarely fitted detail can be recognised: a tied-down support which purpose is unknown. Possibly a flag pole for parades.
(KHM)

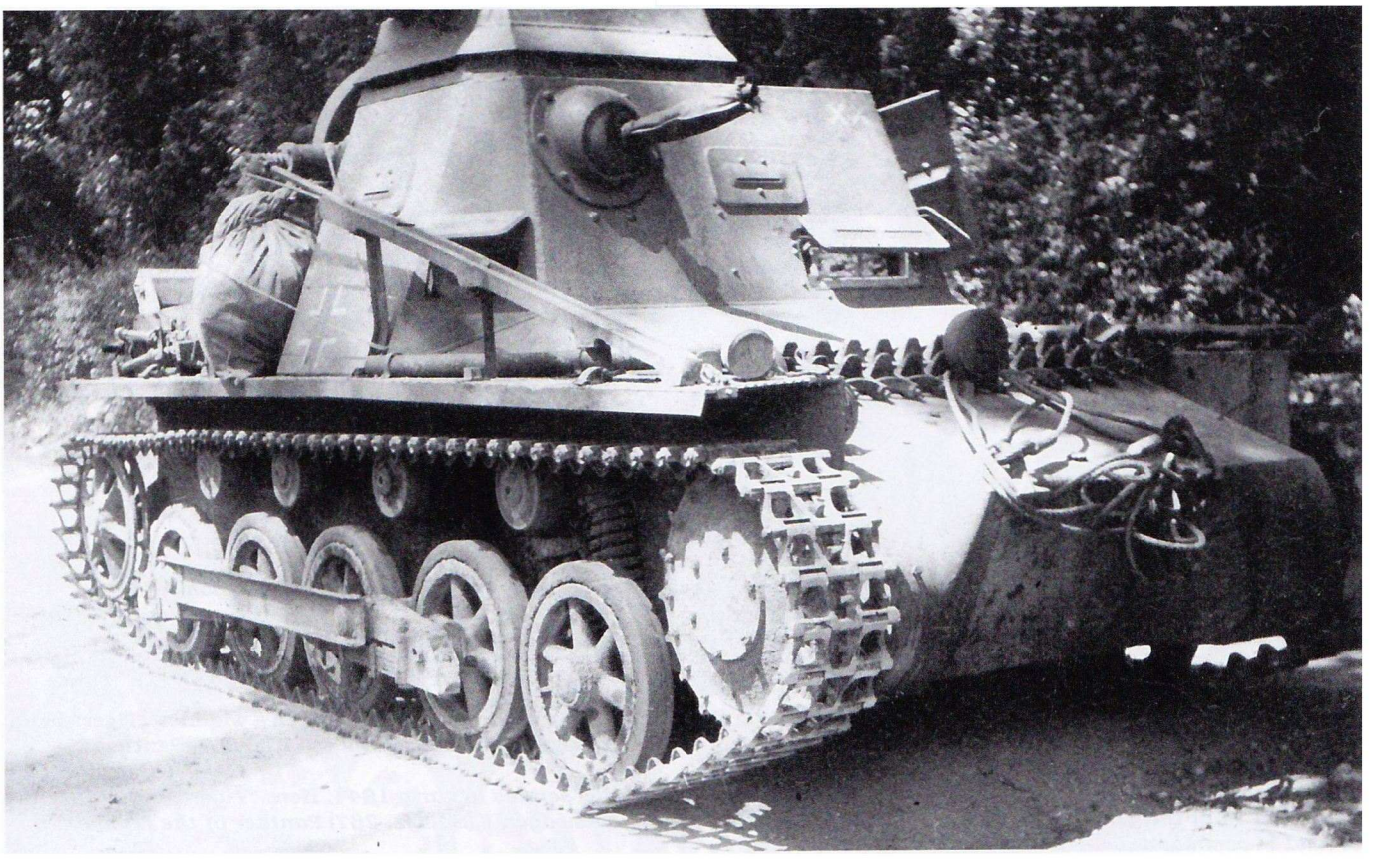


Zugführer unter sich! Inmitten von Panzer-Kampfwagen II (Sd.Kfz. 121) findet sich dieses Sd.Kfz. 265 mit der taktischen Nummer des Führers des 3. Zuges der 2. Kompanie. Rechts daneben steht der Wagen des Führers des 2. Zuges.
Platoon leaders surrounded by PzKpfW II (Sd.Kfz. 121) tanks. Note the Sd.Kfz. 265 with the tactical number of the commander of 3rd platoon, 2nd company and right the vehicle of the 2nd platoon commander. **(KHM)**

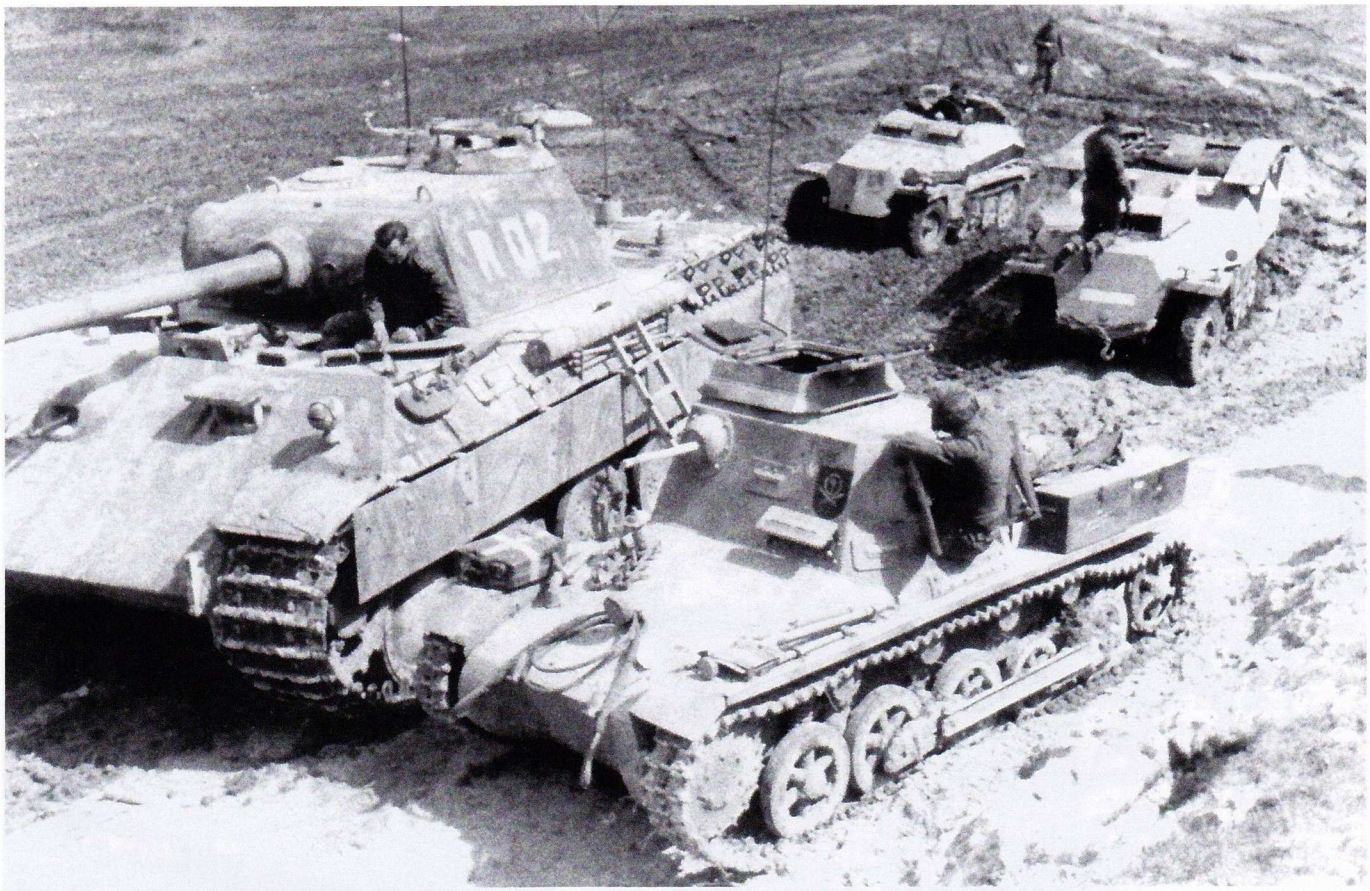
Inmitten von Panzern der Typen I A, I B und II steht das Sd.Kfz. 265 des Führers der 1. Kompanie des Regiments. ***Surrounded by Panzerkampwagen I A, I B and II the Sd.Kfz. 265 of the company commander 1st company of the regiment.*** **(HH)**

Dieser Befehlswagen trägt als seltenes Detail den Sockel einer zweiten Antenne an der linken hinteren Kante des Aufbaus. ***This command vehicle carries the uncommon mount for a second antenna on the rear left of the hull.*** **(KHM)**

Ostfront, Sommer 1941. Einsatzaufnahme eines Kleinen Panzer-Befehlswagens, zur 6. Panzer-Division gehörend. ***Eastern Front 1941. Kleiner Panzer-Befehlswagen of the 6th Panzer-Division.*** **(HH)**



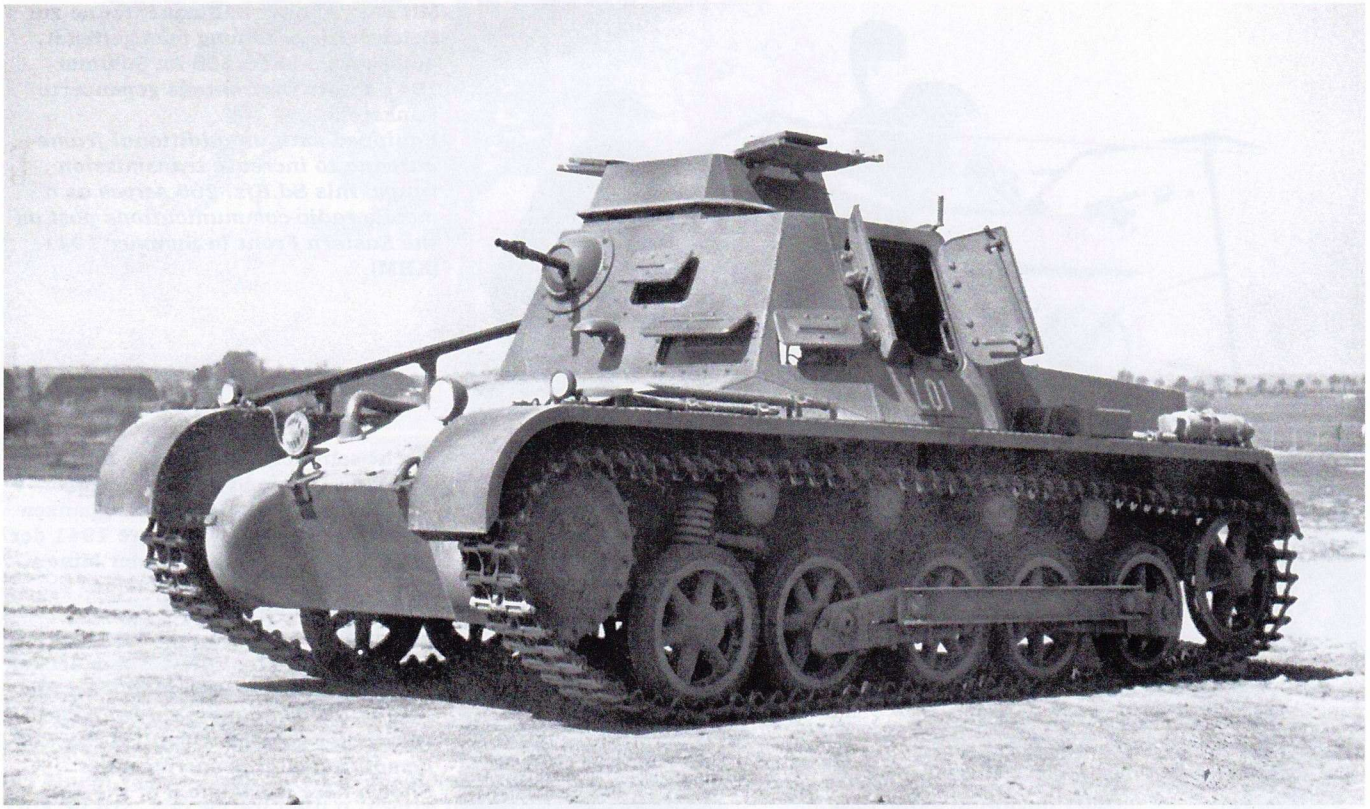
Bei einem Ersatz-Truppenteil in der Heimat diente im Frühsommer 1941 dieses Sd.Kfz. 265 als Ausbildungsfahrzeug.
This Sd.Kfz. 265 served with a reserve unit in the fatherland for training purposes in Spring 1941. **(HH)**



Das Bild belegt, dass einzelne Sd.Kfz. 265 sogar noch im Frühjahr 1944 bei der Fronttruppe liefen – wie hier „Tiger" beim Panzer-Regiment 35 der 4. Panzer-Division. Links daneben steht der Panzer-Befehlswagen V (Sd.Kfz. 267) Panther des Regiments-Adjutanten.
This photograph proofs that single Sd.Kfz. 265 were still in frontline service in early 1944. Here "Tiger" with Panzer-Regiment 35 of the 4th Panzer-Division. To the left the Panzer-Befehlswagen V (Sd.Kfz. 267) Panther of the regiment´s second-in-command. **(TA)**

Mit zusätzlicher Rahmenantenne zur Reichweitenerhöhung nachgerüstet, lief dieses Sd.Kfz. 265 im Sommer 1941 an der Ostfront als gepanzerte Funkstelle.
Equipped with an additional frame-antenna to increase transmission range, this Sd.Kfz. 265 serves as a mobile radio-communications post on the Eastern Front in Summer 1941.
(KHM)

Recht seltener Umbau eines Sd.Kfz. 265 zum Leit- und Führungspanzer für funkferngesteuerte Sprengpanzer. Hier aufgenommen im Jahre 1941 der Wagen 6 der 1. Kompanie der Minenräum-Abteilung 1. Beachte den zusätzlichen Funkgeräte-Kasten hinter dem Aufbau sowie das Rundblick-Fernrohr im linken Lukendeckel.
A rather rare conversion of a Sd.Kfz. 265 into a command and control vehicle for remote-controlled tracked demolition-charge carrier units. Shown here is vehicle 6 of the 1st company of Minenräum-Abteilung 1 in service in 1941. Note the additional radio-box behind the superstructure as well as the rotating periscope in the left hatch.
(HH)



Alle Luken geöffnet, zeigt sich dieser Kleine Panzer-Befehlswagen. Die Bedeutung der ungewöhnlichen taktischen Nummer ist nicht klar, sie könnte auf den Kommandeur einer Panzer-Lehrabteilung hinweisen. Interessant ist die ungewöhnliche Anbringung eines zusätzlichen Notek-Tarnscheinwerfers an der Frontplatte des Aufbaus.
All hatches are opened on this Panzer-Befehlswagen I. The meaning of this absolutely uncommon tactical marking is unclear. Possibly it belonged to the commander of a Panzer-Lehrabteilung training unit. Interesting is the unusual mounting of an additional Notek blackout driving light on the frontal armour plate.
(HH)

Vorschriftsmäßig mit Roten Kreuzen markiert und die ebenfalls vorgeschriebene Rot-Kreuz-Flagge führend, zeigt das Bild ein dem Abteilungsarzt dienendes und zum Sanitätspanzer umgebautes Sd.Kfz. 265. Die MG-Bewaffnung wurde ausgebaut, die Öffnung der Kugelblende ist mit einer runden Blechplatte verschlossen.
Marked "by-the-book" with red crosses and also carrying the Red Cross flag is this Sd.Kfz. 265 which had been converted to serve as ambulance tank for a medical officer. The armament has been removed, its aperture closed with a sheet-metal plate.
(HD)

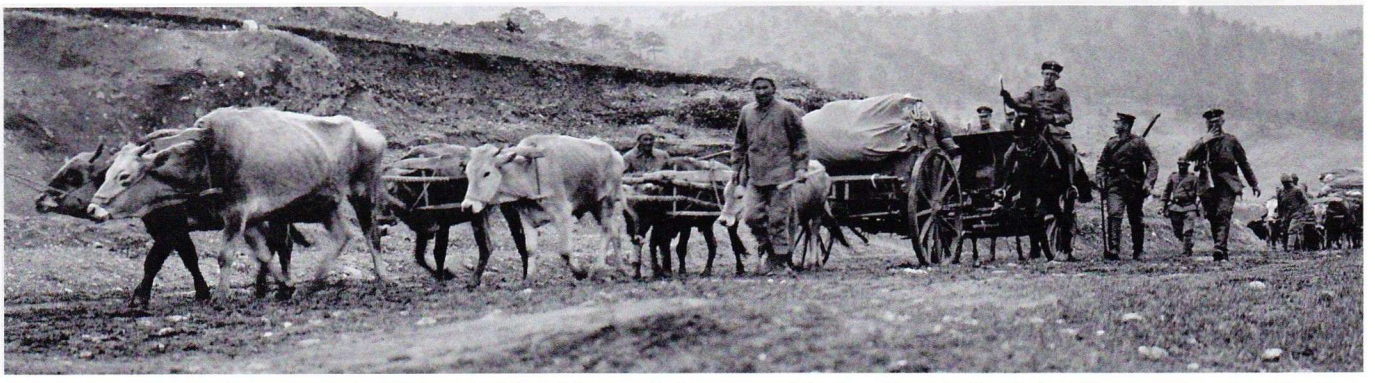
„Ochsentour“ bei der Deutschen Armee 1914-45
Oxen - Lifestock “Tractors“ in German Army service 1914-45

Die Nutzung von Pferden für Transport- und Zugzwecke hatte auch in Zeiten der fortschreitenden Mechanisierung der deutschen Armeen einen sehr erheblichen Stellenwert behalten. Viel ist über die bedeutsame Rolle des „Kamerad Pferd“ geschrieben worden. Ein anderes, besonders in ländlichen Gegenden wichtiges Zug- und Arbeitstier wurde aber bislang völlig vernachlässigt: der Ochse. Diese Bildauswahl soll dem Leser einen kleinen Überblick über die vielfältigen Einsätze von Ochsengespannen auf Seiten des deutschen Militärs bis 1945 vermitteln.

The use of lifestock such as horses for transport and in the tow-role had its important place even in the continuing motorization of the German Armies and many essays about the “comrad horse“ and its vital role in war have been written. Another vital supporting animal especially in use in rural areas, however, has up to now not received its deserved credit in the battle support role: the ox. This selection of photographs intends to grant an overview about the multiple tasks and roles of ox-drawn carriages within the German Armies 1914 - 1945.

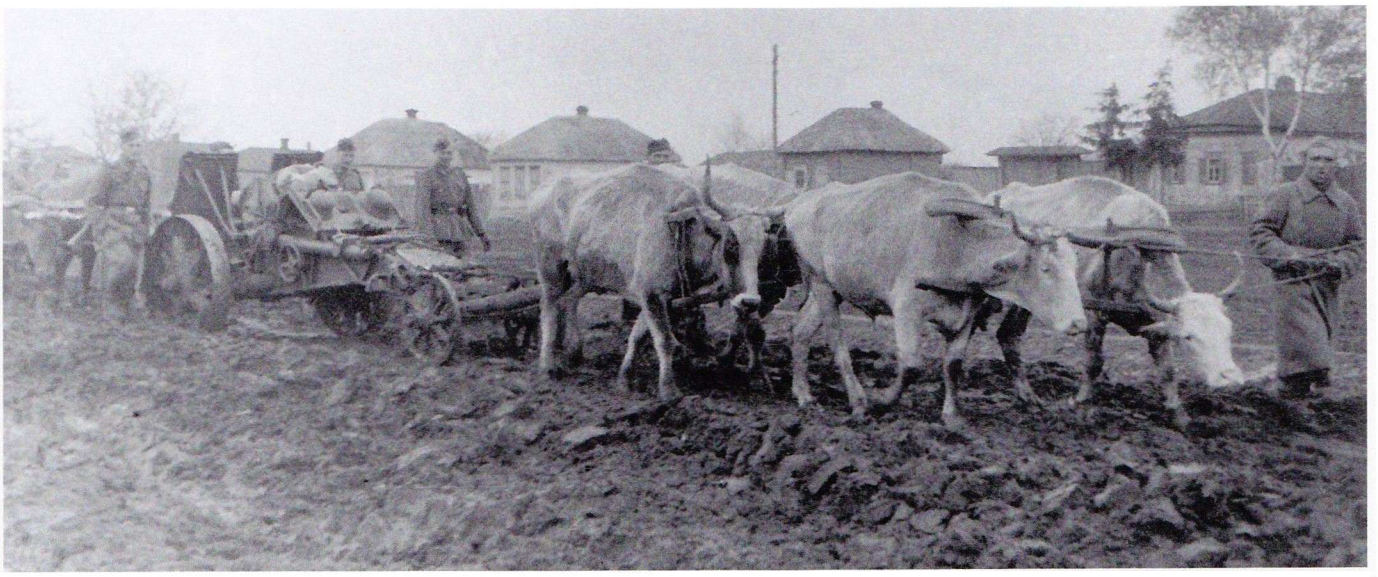
Nachdem der lehmige Morast den Reifen dieses Kübelwagens Typ Adler 3 Gd des 2. Weltkrieges keine Traktion mehr bot, half man sich mit einem vor Ort dienstverpflichteten Ochsengespann über den schwierigen Geländeabschnitt.
The muddy quagmire denied this WWII Kübelwagen Typ Adler 3 Gd´s tyres the necessary traction. Locally impressed ox-yokes did a good job here to help in difficult terrain. **(HH)**

Für die 2700 kg Gesamtgewicht eines Funkwagens Kfz. 17 auf Horch 830 R waren schon vier Ochsen nötig – auch wenn es sich um so kräftige Tiere handelte, wie hier gezeigt.
The total weight of 2,700kg of this WWII Kfz. 17 radio-shelter truck on Horch 830 R chassis required four oxen, even if such well-fed animals as shown here were available. **(HH)**



Balkan, um 1916. Dieser Batterie leichter Feldhaubitzen sind aus ungeklärtem Grund die etatmäßig zustehenden Pferde abhanden gekommen. Provisorisch behalf man sich mit den Ochsen der örtlichen Einwohner, dabei kamen auch Jungtiere zum Einsatz.
Balkans, around 1916. This battery of light field howitzers is strangely missing its issued horses. The provisional towing-power had to be granted by locally borrowed oxen. Note that also young animals were used. **(HH)**

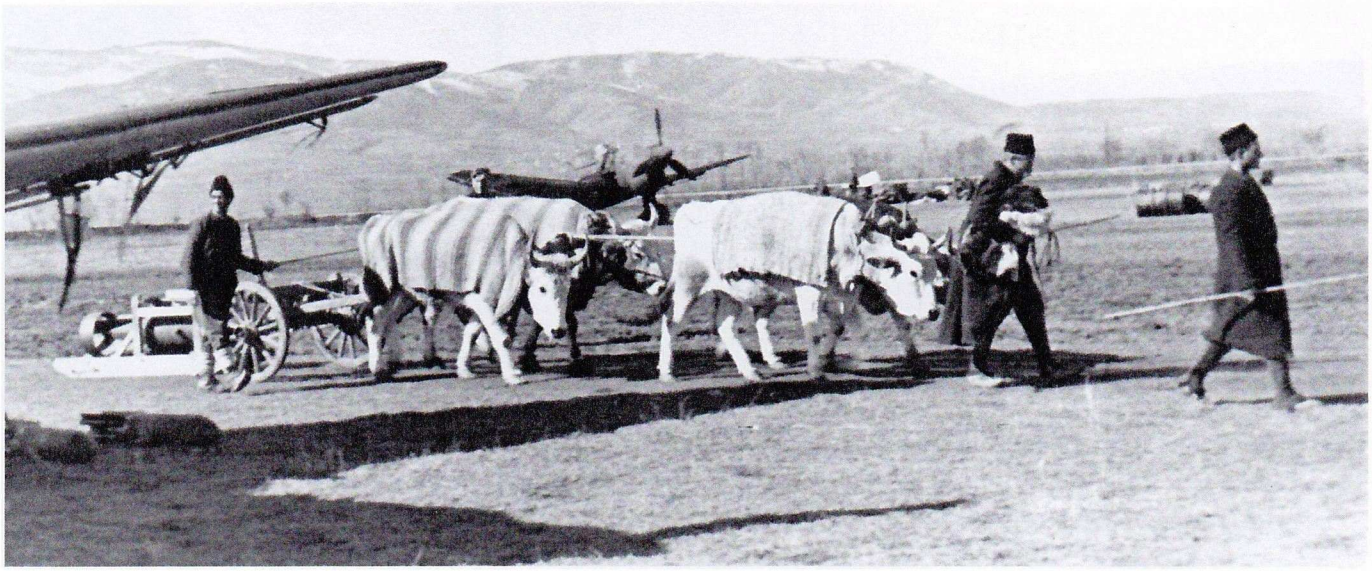
Die 78 PS des Mercedes-Benz Cabrio Typ 320 eines Divisionsstabes waren am Ende – 2 „Ochsenstärken" brachten wieder Bewegung in die Situation.
2 ox-power instead of the 78 horse-power of this Mercedes-Benz Cabrio Typ 320 of a division´s staff unit did the job here. **(HH)**



Nach dem verhehrenden Winter 1941/42 herrschte an der Ostfront ein erheblicher Mangel an Zugpferden. Hier helfen vor Ort verpflichtete Zugtiere beim Stellungswechsel eines 15 cm schweren Infanterie-Geschütz 33.
After the harsh and disastrous Winter of 1941/42 a critical lack in horses became apparent on the Eastern Front. Here local animals took over the work for an artillery unit with 15cm schweres Infanterie-Geschütz 33 guns. **(JV)**

Die Tatsache, dass sogar ursprünglich dafür vorgesehene Zugmaschinen offenbar auch im 2. WK tierische Schlepphilfe benötigten, ließ dieses kuriose und mit viel Sorgfalt gestaltete Truppenkennzeichen entstehen.
This curious sign proofs, that even for tow-tractors animal-assistance was sometimes required even in WWII. Note the care that was put into painting this sign. **(HH)**

Jugoslawien, April 1941. Man sieht dem Weg kaum an, dass feuchter Lehmboden, gepaart mit einer kräftigen Steigung, auch den 105 PS eines Büssing-NAG 500 S (ein in Holland requiriertes Ergänzungsfahrzeug) schnell die Grenzen der Traktion aufzeigte...
Yugoslavia, April 1941. The road does not look difficult, but soft slippery ground and a slope seem to have put the capabilities of this 105hp Büssing-NAG 500 S truck to its end. The truck is an impressed vehicle from The Netherlands. **(HH)**



Griechenland, Frühjahr 1941. Selbst die Deutsche Luftwaffe stellte schnell fest, dass es auf aufgeweichten Feldflugplätzen sinnvoll sein konnte, einheimische Ochsengespanne zur Bombenbeförderung zu nutzen.
Greece, Spring 1941. Even the German Luftwaffe had to face the fact: remote soft-ground landing strips required unusual measures, in this case again local oxen, to carry out everyday work such as bomb carrying. **(HH)**

Da offenbar keiner der deutschen Soldaten mit Ochsengespannen umzugehen verstand, durfte ein russischer Kriegsgefangener, zum Hilfswilligen erklärt, die Führung der Tiere übernehmen.
The training of the WWII German soldiers did not incorporate effective ox-handling. Consequently a Russian prisoner-of-war was put into active service again. **(JV)**

Man fühlt sich an eine Filmszene aus „Ben Hur“ erinnert: vom Peitschenknall getrieben, treten vier Ochsen zum Wagenrennen an!
One feels like watching the movie “Ben Hur“ when looking on this scene. The cracking of the whip forces four oxen into a chariot race! **(HH)**

Zwei Ochsen machen „dicke Backen"! Es erscheint für den Betrachter klar, dass hier die Zugkraft zweier Rinder erheblich überschätzt wurde, welche die gut 4000 kg eines unbeladenen Lkw Typ Vomag 4 LR auch noch bergauf schleppen sollten.
Two oxen at their limits! It seems like if the pulling power of the animals has been clearly overrated by using them uphill for this, albeit empty, 4-ton Vomag 4 LR truck. **(JV)**

Statt Pferden zwei Ochsen vor einem schweren Feldwagen Hf.2.
Instead of horses two oxen in front of a schwerer Feldwagen Hf.2. of WWII. **(HH)**

Zugmaschinenmangel bei der schweren Flak am Brennerpass in Südtirol. **(HH)**
Severe shortage of tow-trucks with a heavy AA-gun unit in Austria.

Vorsicht: Longhorn's! Ochsenkolonne beim Inf.Reg. 8 um 1916.
Attention longhorns! Here in service with Inf.Reg. 8 around 1916. **(HH)**

Impressum / *Editorial*

Copyright / *Copyright*: Verlag Jochen Vollert - Tankograd Publishing
Wilhelmstr. 2 b, 91054 Erlangen, Germany

Autor /*Author* : Henry Hoppe
Übersetzung / *Translation* : Jochen Vollert

Fotos / *Photo credits* :

(HH) Sammlung Henry Hoppe
(KHM) Sammlung Karlheinz Münch
(OR) Sammlung Oliver Rogge
(EG) Sammlung Eberhard Georgens
(LK) Sammlung Lutz Konetzny
(WR) Sammlung Dr. Werner Regenberg
(HD) Sammlung Heiner Duske
(JV) Sammlung Jochen Vollert
(RF) Sammlung Reinhard Frank
(StS) Sammlung Steve St. Schmidt
(WO) Archiv Werner Oswald
(TA) Sammlung Thomas Anderson
(TK) Sammlung Thomas Kolling

Unter Bezugnahme auf das Alter des vorliegenden Fotomaterials und die oftmals nicht nachvollziehbare Herkunft weisen wir darauf hin, dass in dieser Publikation keine absichtliche Verletzung des Urheberrechts vorgenommen wurde. Im Zweifelsfall ist aus historisch/geschichtlichen Gründen auch Material verwendet worden, dessen Urheberrechte nicht einwandfrei geklärt werden konnten. Bei berechtigt nachweislichen Ansprüchen bitten wir mit dem Verlag/Autor Kontakt aufzunehmen.

Dies ist eine historisch/geschichtliche Dokumentation. Sämtliche namentliche Nennung von Firmen und Personen dienen nicht dem Werbezwecke.

Deutsche Fahrzeugraritäten (2)
Kaiserreich / Reichswehr / Wehrmacht 1914 - 1945
German Military Vehicle Rarities (2)
Imperial German Army, Reichswehr and
Wehrmacht 1914 - 1945

Seltenes Fahrzeugerät und bisher größtenteils unpubliziertes Fotomaterial zu:

- **PKW der Kaiserlich Deutschen Armee**
  Automobiles of the Imperial German Army
- **LKW der Kaiserlich Deutschen Armee**
  Trucks of the Imperial German Army
- **Panzerwagen in deutschen Diensten 1915-1920**
  Armoured Cars in German Service 1915-20
- **Frühe Kübelwagen der Wehrmacht**
  Early "Kübelwagen" Field Cars
  of the Wehrmacht
- **HWA 526 D Einheitsdiesel LKW der Wehrmacht**
  Einheitsdiesel Trucks of the Wehrmacht
- **Sonder-Kfz. 250 - späte Ausführung**
- ***Sonder-Kfz. 250 - Late Production Batch***
- **Sd.Kfz. 265 Kleiner Panzer-Befehlswagen**
  Sd.Kfz. 265 Kleiner Panzerbefehlswagen
  Command Tank
- **"Ochsentour" bei der Wehrmacht**
  Oxen - Lifestock "Tractor" for the Wehrmacht

64 Seiten
durchgehend mit
135 Schwarzweiss - Fotos
teils großformatig bebildert

4 196477 214951 54002

Tankograd-WEHRMACHT Spezial 4002
Deutsche Fahrzeugraritäten (2)

Einzelpreis	Deutschland	Euro 14,95
	Österreich	Euro 16,00
	Schweiz	CHF 29,90